KOLEJNY Nr 28
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX. Warszawa, 29 września 1937 r. Nr 41.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze, w tym dwa okólniki Min. Spraw Wojsk. i jeden Min. Spraw. Wewn.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO.

351.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 13 kwietnia 1937 r. Nr 205 w sprawie dokonanej komasacji przepisów i okólników lotnictwa cywilnego.

Zgodnie z postanowieniami okólnika Ministra Komunikacji Nr 140 z dnia 4 lipca 1936 r. w sprawie zaktualizowania, uproszczenia i scalenia (skomasowania) przepisów i okólników w zakresie działania Ministerstwa Komunikacji i urzędów podległych, została dokonana komasacja przepisów i okólników w sprawach lotnictwa cywilnego.

Jako wynik tej komasacji został ogłoszony w Dz. Urz. M. K. z 1936 r. Nr 43, poz. 211 i Nr 53, poz. 260 oraz z 1937 r. Nr 2 poz. 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 13 i 14 oraz Nr 8, poz. 62 szereg zaktualizowanych przepisów i okólników dotyczących lotnictwa cywilnego.

W numerze niniejszym ogłasza się dawniejsze przepisy i okólniki w sprawach lotnictwa cywilnego, które nie wymagały zaktualizowania, a nie były ogłaszane w latach ubiegłych w Dz. Urz. M. K.

Ponadto celem zgrupowania całokształtu przepisów lotnictwa cywilnego w Dz. Urz. M. K. ogłasza się również w niniejszym numerze zestawienie przepisów dawniejszych, dotyczących bezpośrednio lub pośrednio lotnictwa cywilnego, ogłaszanych w innych organach urzędowych, a nie przedrukowywanych w Dz. Urz. M. K.

Przedruki tych przepisów dawniejszych ze względu na obszerność i różnorodne trudności techniczne obecnego umieszczenia ich w numerze komasacyjnym, będą drukowane kolejno w części „C" następnych numerów Dz. Urz. M. K., poświęconych sprawom lotnictwa cywilnego,

oznaczonych uwagą: „Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze".

Na przyszłość wszystkie przepisy i okólniki lotnictwa cywilnego będą zgodnie z postanowieniami przepisów o wydawaniu Dz. Urz. M. K. (§§ 6 i 7 Dz. Urz. M. K. z 1936 r. Nr 68, poz. 348 zał. Nr 1), ogłaszane w tym dzienniku. Jedynie w przypadkach wyjątkowego pośpiechu przepisy i okólniki będą wysłane na piśmie z dodatkowym zastrzeżeniem: „Przepisy (zarządzenia, okólniki itp.) niniejsze zostaną ogłoszone w jednym z najbliższych numerów Dz. U. M. K.".

Z dniem wejścia w życie niniejszego okólnika unieważnia się:

a) „Zbiór przepisów obowiązujących w zakresie działania Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji", wydanie drugie z 1934 r.

b) wszystkie okólniki, które nie były ogłoszone w dotąd wydanych numerach Dz. Urz. M. K., poświęconych sprawom lotnictwa cywilnego, z wyjątkiem okólników tajnych, poufnych oraz dotyczących wyłącznie spraw p. w. lotniczego.

Nr L-II/209/6/37.

ZBIÓR PRZEPISÓW I OKÓLNIKÓW LOTNICTWA CYWILNEGO (DAWNIEJSZYCH, NIEOGŁASZANYCH W DZ. URZ. M. K.).

I. ORGANA I PRACOWNICY ADMINISTRACJI PAŃSTWOWEJ LOTNICTWA CYWILNEGO.

352.

Instrukcja dla zawiadowców portów lotnictwa cywilnego, zatwierdzona przez Ministra Komunikacji z dn. 30 czerwca 1927 r.

1. Zawiadowca portu podlega służbowo Dyrekcji Polskich Kolei Państwowych, w której obrębie port się znajduje, zawiadowcy zaś podlegają bezpośrednio pracownicy, przyjęci przez Dyrekcję P. K. P., jako personel pomocniczy przy obsłudze portu.

2. Do obowiązków zawiadowcy portu należy:

a) nadzór nad tym, aby znajdujące się w porcie statki powietrzne, jak również ich piloci posiadali przepisane dokumenty i książki zarówno na pokładzie, jak i w biurze centralnym;

b) nadzór nad sprawnym działaniem sygnalizacji portu;

c) nadzór nad wykonywaniem, a w razie potrzeby wykonywanie osobiście służby meteorologicznej w porcie;

d) wyznaczenie kolejności startowania cywilnych statków powietrznych; o ile lotnisko portu cywilnego jest wspólne z wojskowym zawiadowca powinien porozumieć się w tym względzie ze starterem wojskowym;

e) sprawdzanie prawidłowego rozmieszczenia na statku podróżnych i ładunków oraz czuwanie nad zachowaniem wszelkich przepisów bezpieczeństwa przy starcie;

f) osobiste wręczenie pilotowi biuletynu meteorologicznego i dawanie sygnału odlotu statkom startującym, o ile to nie jest obowiązkiem startera wojskowego; w ostatnim przypadku dawanie sygnału podjeżdżania do startu;

g) dawanie w razie potrzeby przepisanych sygnałów statkom przylatującym lub odlatującym z portu, a także przelatującym nad portem;

h) prowadzenie zapisów, ustanowionych przez Ministerstwo Komunikacji, a w szczególności Dziennika Portu, do którego wpisuje on dane, dotyczące cywilnych statków powietrznych, startujących i lądujących na terenie portu (datę i ścisły czas przylotu i startu, rodzaju statku powietrznego, nazwę portu startowego i docelowego, nazwisko pilota ilość i wagę podróżnych, ilość kilogramów bagażu lub poczty, wreszcie powody ewentualnego spóźnienia się itp.);

i) zawiadamianie władzy przełożonej drogą najkrótszą o nieszczęśliwych wypadkach wszelkiego rodzaju i o stanie lotniska, zagrażającym bezpieczeństwu publicznemu. Doniesienia te należy potwierdzać pisemnie. O zdarzeniach nie grożących bezpośrednio bezpieczeństwu i uchybieniach stwierdzonych przy wykonywaniu lotów, powinien zawiadowca przedstawiać pisemne raporty;

k) stosowanie się do poleceń i zarządzeń przełożonej Dyrekcji.

3. Zawiadowca portu jest obowiązany wstrzymać lub opóźnić odlot statku powietrznego w razie:

a) zauważonej niesprawności statku lub jego motoru;

b) nienormalnego stanu pilota lub niestosowania się przez niego do przepisów bezpieczeństwa służby lotniczej;

c) niewłaściwego obciążenia statku.

Ponadto zawiadowca może wstrzymać lub opóźnić lot w razie niesprzyjających warunków atmosferycznych w stopniu zagrażającym bezpieczeństwu lotu.

4. O każdym wypadku wstrzymaniu odlotu i opóźnienia z przyczyn wymienionych pod a), b) i c) pkt. 3 zawiadowca portu powinien niezwłocznie spisać odpowiedni protokoł i przesłać go do swej władzy przełożonej. W wypadku wstrzymania lub opóźnienia odlotu z przyczyn atmosferycznych należy przedstawić protokoł tylko w tym razie, jeżeli przedsiębiorstwo lotni-

cze nie uznawało ze swej strony warunków atmosferycznych za przeszkodę do wykonania lotu.

5. Zawiadowca portu ma nadzór nad zachowaniem ogólnego porządku i przestrzeganiem przepisów bezpieczeństwa na terenie oraz pieczę nad mieniem państwowym, znajdującym się w porcie, w szczególności czuwa nad tym, aby budynki nie były zagrożone pożarem, aby inwentarz był utrzymany w całości i porządku i używany zgodnie ze swym przeznaczeniem, aby urządzenia wodociągowe, przeciwpożarowe itp. były zachowane w stanie zdatnym do użytku Przy wykonywaniu tych obowiązków zawiadowca portu ma prawo wglądu do hangarów, warsztatów, składów i pomieszczeń służbowych, znajdujących się na terenie portu cywilnego.

6. W razie trudności w wykonywaniu obowiązków, czynionych przez osoby trzecie, zawiadowca portu zwraca się o pomoc do miejscowego przedstawiciela służby bezpieczeństwa publicznego.

7. Przy pełnieniu czynności służbowych zawiadowca portu powinien nosić na lewym ramieniu biało czerwoną przepaskę z czarnym napisem „Zawiadowca portu".

8. Instrukcja niniejsza obowiązuje od chwili jej otrzymania, a równocześnie traci moc instrukcja w tej sprawie zatwierdzona przez P. Ministra dnia 15 grudnia 1925 r. wydana za Nr 16468/25".

Nr IV/3939/12.

353.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 6 czerwca 1936 r. w sprawie zapomóg dla pracowników lotnictwa cywilnego.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że zasiłki bezzwrotne oraz nagrody pieniężne dla pracowników lotnictwa cywilnego opłacanych z Dz. 5 § 1, mogą być przyznawane przez pp. Dyrektorów we własnym zakresie (określonym w przepisach o kompetencjach Dyrektorów P. K. P.) w granicach przyznawanych Dyrekcjom kredytów z Dz. 5 § 2.

Nr L-I/87/7 36.

II. CZŁONKOWIE ZAŁOGI STATKÓW POWIETRZNYCH (Z WYJĄTKIEM PILOTÓW SZYBOWCOWYCH).

354.

Okólnik R. 20 Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych w sprawie stosowania się wojskowego personelu lotniczego w czasie pilotowania samolotów prywatnych do przepisów prawa lotniczego.

Wobec kilkakrotnych raportów zawiadowców portów lotniczych Min. Komunikacji w sprawie nieprzestrzegania przez wojskowy personel lotniczy, pilotujący samoloty prywatne, postanowień prawa lotniczego i rozporządzeń wykonawczych do niego, zarządza się:

1. Załogi wojskowe, pilotujące samoloty prywatne, winny posiadać dokumenty, przewidziane w rozporz. wykonawczym Ministra Komunikacji z dnia 8.II.1929 r., wydanego w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych (Dz. U. R. P. Nr 35, poz 323),

2. Załogi winny zastosować się do przepisów rozp. wyk. Ministra Komunikacji, wydanego w porozumieniu z M. S. Wojsk. z dn. 26.XI.1928 r. (Dz. U. R. P. Nr 1/29, poz. 6).

Jednocześnie celem ułatwienia Ministerstwu Komunikacji kontroli nadzoru nad samolotami prywatnymi, kategorycznie zabrania się przyjmowania na lotniskach, w obrębie, których znajdują się hangary Min. Komunikacji samolotów prywatnych do hangarów wojskowych.

Nr 11767/29/Aer. Og. Org.

355.

Okólnik Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych z dnia 20 maja 1930 r. w sprawie świadectw pilotów turystycznych wystawianych pilotom wojskowym.

W uzupełnieniu rozk. Dep. L. 11767/29 Aer. Og. Org. z dnia 28.IX.29 r. wyjaśnia się, że na podstawie rozporządzenia Min. Kom. wydanego w porozumieniu z Min. Spr. Wojsk. w Dz. Ustaw 35/29, pilot mający świadectwo uzdolnienia, wydane przez władze wojskowe, może otrzymać świadectwo pilota turystycznego bez egzaminu, po złożeniu do Min. Komunikacji odnośnego podania (na pilota komun. wymagane są egzaminy).

Dla ułatwienia starającym się o w. w. świadectwa, przesyła się w załączeniu blankiety podań oraz wzór, w jaki sposób należy je wypełniać. Podania te należy przesyłać do Dep. Aer. przez C. B. L. L. (obecnie I. B. L. L.) dla dołączenia świadectwa lekarsk. z Dep. Aer. zaś będą kierowane do Min. Komunikacji

Zakaz przyjmowania samolotów prywatnych do hangarów wojskowych (ostatni ustęp rozkazu 11767/29 Aer. Og. Org.) należy rozumieć w tym znaczeniu, że nie dotyczy on pilotów wojskowych (służby czynnej i rezerwy) posiadających samoloty prywatne, o ile zgłoszą swój przylot i odlot zawiadowcy portu cywilnego (urzędn. Min. Kom.).

Za dokonanie zgłoszenia tego czyni się odpowiedzialnymi nie tylko pilotów wojsk., którzy pilotują samol. prywatne, ale też i d-ców formacji lotnicz. przyjmujących do hang. wojsk. te samoloty.

Nr L. 5262/30. Aer. Studj.

III. URZĄDZENIA LOTNICZE.

356.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 29 lutego 1932 r. w sprawie najniższej dopuszczalnej temperatury w hangarach.

Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom O. K. P. przyjąć jako najniższą temperatutę w hangarach, dopuszczalną ze względu na bezpieczeństwo inwentarza 1° C powyżej 0° (+1° C).

Dla utrzymania podczas wielkich mrozów tej najniższej temperatury — nie należy przerywać palenia zbyt wcześnie — lecz zamknięcie pary opóźniać odpowiednio do poczynionych spostrzeżeń w ten sposób, aby najniższa w ciągu doby temperatura w hangarze nie spadła poniżej +1° C; utrzymanie temperatury powyżej zera jest warunkiem koniecznym tak ze względu na instalacje jak i samoloty i materiał lotniczy.

Nr L-IV/821/9/32.

IV. LOTNICZE SŁUŻBY: METEOROLOGICZNA I RADIOTECHNICZNA.

357.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 września 1930 r. w sprawie współpracy zawiadowców portów Ministerstwa Komunikacji z wojskowymi posterunkami meteorologicznymi.

Ministerstwo Komunikacji przypomina, że wszelkie otrzymane ostrzeżeniowe depesze meteorologiczne, jak również normalne depesze „lotmet", których treścią jest mgła lub burza, należy bezzwłocznie nadawać do wojskowego posterunku meteorologicznego.

Poza tym należy porozumieć się z wojskowym posterunkiem meteorologicznym, które z otrzymanych normalnych depesz „lotmet" są potrzebne wojskowemu posterunkowi meteorologicznemu i przekazywać je stosownie do życzenia wojskowego posterunku meteorologicznego.

Za ścisłe wykonanie niniejszego zarządzenia Ministerstwo Komunikacji czyni odpowiedzialnymi zawiadowców portów osobiście.

Nr L-2701/30/E.

358.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 sierpnia 1935 r. w sprawie podawania nazwisk pasażerów w depeszach rezerwujących miejsca w samolotach.

„Ministerstwo Komunikacji zezwala na zamieszczanie nazwisk pasażerów w depeszach radiowych, rezerwujących miejsca w samolotach jedynie w tych przypadkach, gdy radiostacja ma wolny okres czasu przy wykonywaniu swej regulaminowej pracy."

Nr L. IV/881/111/36.

359.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 maja 1936 r. w sprawie informacyj o telefonach.

Ministerstwo Komunikacji poleca informować Departament Lotnictwa Cywilnego o wszelkich zmianach, zachodzących w numeracjach telefonów:

Centrali Dyrekcji O.K.P.
„ Portu Lotniczego Min. Kom.
Biurze i mieszkaniu Dyrektora Kolei Państwowych.
„ dyspozytora ruchu.
„ i mieszkaniu Zawiadowcy portu lotniczego.

Nr L. IV/841/57/36.

V. PRZESIĘBIORSTWA I PRZEWOZY LOTNICZE.

360.

Statut Polskich Linij Lotniczych „Lot" Sp. z ogr. odp., przyjęty przez organizacyjne Zebranie Spólników dn. 28 grudnia 1928 r. z uzupełnieniem uchwalonym przez Zgromadzenie Spólników w dn. 23 grudnia 1932 r.

I.

Nazwa, siedziba, cel i zakres działania Spółki.

§ 1. Celem utrzymywania komunikacji powietrznej oraz prowadzenia wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw, zarobkujących za pomocą statków powietrznych, zawiązuje się Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą: Polskie Linie Lotnicze „LOT" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

§ 2. Siedzibą Spółki jest miasto stołeczne Warszawa.

§ 3. Przedmiot działalności Spółki stanowią:

a. komunikacja powietrzna wszelkiego rodzaju w granicach Polski, a w szczególności przewóz statkami powietrznymi osób, bagażu, towarów i poczty,
b. eksploatacja międzynarodowych linij komunikacji powietrznej na podstawie uzyskanych koncesyj,

c. prowadzenie wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw lotniczych, zarobkujących za pomocą statków powietrznych, zakładanie i budowa lotnisk, hangarów, warsztatów lotniczych, stacyj materiałów pędnych i wszelkich innych urządzeń niezbędnych dla żeglugi powietrznej, ubezpieczanie osób podróżujących, bagażu i towarów, oraz

d. wykonywanie wszelkiego rodzaju czynności zarobkowych, związanych bezpośrednio lub pośrednio z zasadniczą działalnością Spółki.

§ 4. Spółka, jako osoba prawna, ma prawo nabywać, zbywać i dzierżawić wszelki majątek nieruchomy i ruchomy, zaciągać zobowiązania, zawierać wszelkiego rodzaju umowy i tranzakcje, występować i bronić praw i interesów swoich w sądach i urzędach oraz brać udział w innych przedsiębiorstwach krajowych i zagranicznych o celach wymienionych w § 3. Dla rozwoju swojej działalności Spółka ma prawo otwierać i prowadzić oddziały, biura i ajentury w kraju i zagranicą, z zachowaniem istniejących przepisów prawnych.

§ 5. Spółka zostaje zawarta na czas nieokreślony.

II.

Kapitał zakładowy Spółki.

§ 6. Kapitał zakładowy Spółki wynosi zł 8.000.000.— (osiem milionów złotych) i dzieli się na 100 (sto) udziałów po 80.000.— zł (osiemdziesiąt tysięcy zł) każdy. Spólnicy wpłacają udziały w ilości następującej:

1. Skarb Państwa 90 (dziewięćdziesiąt) udziałów na ogólną sumę zł 7.200.000.— (siedem milionów dwieście tysięcy złotych),

2. Samorządy Śląskie, a mianowicie:
a. Skarb Śląski 4 (cztery) udziały,
b. miasto Katowice 2 (dwa) udziały,
c. powiat Katowice 1 (jeden) udział,
d. powiat Swiętochławice 1 (jeden) udział,
e. powiat Rybnik 1 (jeden) udział,
f. miasto Królewska Huta 1 (jeden) udział
razem 10 (dziesięć) udziałów na sumę zł 800.000.— (osiemset tysięcy złotych).

§ 7. Przy wpłacie przez Skarb Państwa udziałów zamiast w pieniądzach w majątku ruchomym, majątek ten zostanie przekazany Spółce protokólarnie na podstawie spisu inwentarza i oszacowania, sporządzonego przez Ministerstwo Komunikacji i przyjętego przez wszystkich spólników. Protokół oddania w tym wypadku podpisze imieniem Skarbu Państwa osoba upoważniona przez Ministra Skarbu. Podobnie w razie wniesienia do Spółki tytułem wpłaty na udziały majątku ruchomego przez innych spólników, majątek taki zostanie Spółce przekazany na podstawie inwentarza i oszacowania sporządzonego przez zainteresowanego spólnika i przyjętego przez pozostałych spólników.

§ 8. Wpłaty na udziały zostały przez spólników uiszczone w ten sposób, że:

1. Skarb Państwa wniósł gotówką przed podpisaniem umowy zł 1.963.177,17 (jeden milion dziewięćset sześćdziesiąt trzy tysiące sto siedemdziesiąt siedem zł i 17 groszy) oraz wkładem rzeczowym 6 płatowców Fokker F. VII z częściami zapasowymi i silnikiem, przy czym skład rzeczowy został przez spólników oszacowany na podstawie oryginalnych umów, zawartych z firmami, od których płatowce, części zapasowe i silnik zostały nabyte, na kwotę zł 1.036.822,83 (jeden milion trzydzieści sześć tysięcy osiemset dwadzieścia dwa złote i 83 grosze). — Po podpisaniu umowy w terminie do dnia 12 września 1929 roku Skarb Państwa wniósł gotówką w różnych terminach złotych 1.800.000.— (jeden milion osiemset tysięcy złotych). Ponadto dnia 23 grudnia 1932 roku Skarb Państwa wniósł wkładem rzeczowym:

6 Fokker'ów F. VII po zł 137.775,— zł 826.650,—

10 silników Wright-Skoda po zł — 41.035, zł 410.350,—

czyli razem materiału za zł 1.237.000,— (jeden milion dwieście trzydzieści siedem tysięcy złotych).

Pozostała kwota na udziały zostanie wpłacona w sposób i w terminach, ustalonych przez Zgromadzenie Spólników.

2. Samorządy Śląskie wpłaciły:
a. przed podpisaniem umowy zł 400.000.— (czterysta tysięcy złotych),
b. po podpisaniu umowy zł 400.000.— (czterysta tysięcy złotych).

§ 9. Do zbycia udziału, jako też do przyrzeczenia zbycia potrzebne jest obok aktu notarialnego zezwolenie większości spólników, reprezentujących przynajmniej 3/4 (trzy czwarte) udziałów.

Udział może być zbyty jedynie Skarbowi Państwa lub instytucjom samorządu terytorialnego, przy czym Skarbowi Państwa przysługuje prawo pierwszeństwa do nabycia udziałów.

§ 10. Za zobowiązanie Spółki spólnicy ponoszą odpowiedzialność tylko do wysokości swoich udziałów w kapitale zakładowym.

III.

Kapitały amortyzacyjny i rezerwowy. Fundusz asekuracyjny oraz zasady podziału zysku.

§ 11. Poza kapitałem zakładowym Spółka winna tworzyć kapitały amortyzacyjne i rezerwowy oraz fundusz asekuracyjny.

§ 12. Kapitał amortyzacyjny tworzy się z sum corocznie odpisywanych od zysku brutto na amortyzację i renowację majątku własnego eksploatowanego przez Spółkę. Skala amortyzacyjna określona przez Radę Nadzorczą winna być zatwierdzona przez Ministra Komunikacji.

§ 13. Kapitał rezerwowy tworzy się z sum corocznie odpisywanych w wysokości 10% od zysku brutto. Kapitał rezerwowy służy na pokrycie ewentualnych strat eksploatacyjnych Spółki w niepomyślnych dla niej latach operacyjnych oraz na uzupełnienie sumy na tworzenie kapitału amortyzacyjnego w tych latach, w których zysku nie będzie, względnie gdy wysokość zysku brutto okaże się niższa, niż wymagane w myśl niniejszego Statutu odpisy na amortyzację.

O ile kapitał rezerwowy dojdzie do wysokości połowy nominalnego kapitału zakładowego, ustają dalsze coroczne odpisy na ten cel, natomiast zostają one wznowione, gdy kapitał ten spadnie poniżej połowy nominalnego kapitału zakładowego.

§ 14. Fundusz asekuracyjny tworzy Spółka w tym wypadku, gdy bądź nie będzie ubezpieczała eksploatowanego majątku, bądź też będzie go ubezpieczała nie w pełnej sumie jego wartości.

Wysokość odpisów od zysku brutto na ten fundusz uchwala Rada Nadzorcza. Fundusz asekuracyjny może być użyty na odbudowę przedmiotów majątkowych, zniszczonych wskutek nieszczęśliwych wypadków oraz na pokrycie wszelkiego rodzaju premii asekuracyjnych i odszkodowań, spowodowanych wypadkami lotniczymi.

§ 15. Za zysk brutto w rozumieniu niniejszego Statutu uważana będzie ogólna suma wpływów po potrąceniu wszystkich wydatków eksploatacyjnych i kosztów handlowych. Po dokonaniu z zysku brutto odpisów na kapitały: amortyzacyjny i rezerwowy, na fundusz asekuracyjny, ewent. na inne fundusze specjalne oraz na wykonane w roku sprawozdawczym wydatki inwestycyjne, wymagające z natury swej szybkiej amortyzacji, z pozostałego czystego zysku mogą być wypłacane gratyfikacje dla Dyrekcji i personelu Spółki w wysokości ustalonej na wniosek Rady Nadzorczej przez Zgromadzenie Spólników.

Reszta czystego zysku w ciągu pierwszych 10-ciu lat będzie przeznaczona na nowe inwestycje, względnie na powiększenie kapitału zakładowego Spółki, po upływie zaś 10-ciu lat o przeznaczeniu tego zysku stanowić będzie Zgromadzenie Spólników.

IV.

Władze Spółki.

§ 16. Władzami Spółki są:

a. Dyrekcja,

b. Rada Nadzorcza i

c. Zgromadzenie Spólników.

V.

Dyrekcja.

§ 17. Dyrekcja Spółki składa się z Dyrektora i Wicedyrektorów. Dyrektora na wniosek Rady Nadzorczej zatwierdza i odwołuje Minister Komunikacji. Wicedyrektorów mianuje i odwołuje na wniosek Dyrektora Rada Nadzorcza.

§ 18. Dyrekcja Spółki pełni swoje czynności na zasadzie regulaminu, uchwalonego przez Radę Nadzorczą i jest odpowiedzialna za prowadzenie przedsiębiorstwa ze starannością dobrego kupca. W szczególności należy do zazakresu działania Dyrekcji:

1. prowadzenie przedsiębiorstwa w ramach określonych budżetem,

2. układanie planu gospodarczego, budżetu, bilansów rocznych, rachunków, zysków i strat oraz składanie sprawozdań Radzie Nadzorczej,

3. przyjmowanie i zwalnianie personelu Spółki oraz ustalanie jego wynagrodzenia,

4. zastępowanie przedsiębiorstwa wobec Sądu, władz administracyjnych, państwowych i samorządowych oraz wobec osób trzecich,

5. prowadzenie biurowości i rachunkowości, zgodnie z istniejącymi przepisami, z zachowaniem zasad handlowych.

§ 19. Do ważności zobowiązań, mających skutki finansowe, wymagane są podpisy pod stemplem firmy dwóch członków Dyrekcji lub jednego członka Dyrekcji łącznie z prokurentem, względnie — o ile tak uchwali Rada Nadzorcza — dwóch prokurentów.

§ 20. Gotowiznę Dyrekcja jest obowiązana przechowywać w Państwowych Kasach Skarbowych, Banku Polskim, Banku Gospodarstwa Krajowego, Pocztowej Kasie Oszczędności, bądź też lokować ją w państwowych papierach procentowych lub papierach państwowych instytucyj kredytowych, a zagranicą w bankach.

§ 21. Członkowie Dyrekcji Spółki nie mogą prowadzić interesów w zakresie działalności Spółki ani na rachunek własny, ani też osoby trzeciej, nie mogą również uczestniczyć w innej spółce konkurencyjnej, jako spólnicy osobiście odpowiedzialni lub jako członkowie jej władz.

VI.

Rada Nadzorcza.

§ 22. Rada Nadzorcza składa się z 8-miu członków:

a. 6-ciu członków mianuje Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu, Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych,

b. dwóch członków wyznaczają Samorządy Śląskie.

Rada Nadzorcza wybiera ze swego grona Prezydium w składzie: Prezesa, Wiceprezesa i Sekretarza.

§ 23. Do zakresu działania Rady Nadzorczej należy:

1. ogólny nadzór i sprawowanie kontroli nad działalnością Spółki,

2. uchwalenie regulaminu Dyrekcji,

3. rozpatrywanie sprawozdań, badanie bilansów, rachunków zysków i strat oraz przedstawienie Walnemu Zgromadzeniu wniosków co do podziału zysków, względnie pokrycia strat,

4. uchwalanie planów inwestycyjnych,

5. rozpatrywanie planu finansowo-gospodarczego i preliminarza budżetowego,

6. uchwalanie zakładania oddziałów, reprezentacji i biur Spółki w kraju i zagranicą,

7. przedstawianie wniosków na Zgromadzenia Spólników w sprawie nabywania i zbywania majątku nieruchomego Spółki,

8. przedstawianie wniosków na Zgromadzenia Spólników w sprawie obciążania majątku nieruchomego Spółki oraz w sprawie zaciągania pożyczek długoterminowych,

9. decydowanie o sposobie lokowania funduszu asekuracyjnego lub rezerw specjalnych Spółki,

10. mianowanie Wicedyrektorów, nadawanie i odwoływanie prokury na wniosek Dyrekcji,

11. uchwalanie wszelkich innych wniosków, zgłaszanych przez Dyrekcję lub członków Rady i rozstrzyganie wszelkich spraw, przekraczających zakres działania Dyrekcji,

12. zawieranie umowy z Dyrektorem (§ 17),

13. stawianie wniosków w sprawie gratyfikacji dla Dyrekcji i personelu Spółki (§ 15),

14. przedstawianie Zgromadzeniu Spólników wniosków co do pociągania do odpowiedzialności członków Dyrekcji,

15. stawianie Ministrowi Komunikacji wniosków co do zawieszania w czynnościach, względnie odwoływania Dyrektora.

§ 24. Posiedzenie Rady Nadzorczej zwołuje Prezes lub Wiceprezes w miarę potrzeby, najmniej jednakże raz na dwa miesiące.

§ 25. Uchwały Rady Nadzorczej są prawomocne, jeżeli wszyscy członkowie i Komisarz Rządowy zostali zaproszeni w zasadzie pismami i jeżeli im podano do wiadomości porządek obrad oraz jeżeli w posiedzeniu wzięli udział: Prezes lub Wiceprezes i przynajmniej trzej członkowie Rady. Uchwały zapadają większością głosów obecnych. W razie równości głosów decyduje głos przewodniczącego. Z posiedzeń Rady Nadzorczej należy spisywać protokóły, które powinny być podpisane przez przewodniczącego i przynajmniej dwóch obecnych na danym posiedzeniu członków.

W protokóle należy wymienić członków, biorących udział, i przedmiot obrad.

§ 26. Członkowie Rady Nadzorczej pobierają za udział w posiedzeniach wynagrodzenie określone przez Zgromadzenie Spólników.

VII.

Zgromadzenie Spólników.

§ 27. Uchwały Spólników zapadają z reguły na Zgromadzeniach Spólników. Bez odbycia Zgromadzenia mogą być powzięte uchwały, jeżeli wszscy spólnicy jednomyślnie zgodzą się pisemnie na postanowienie, które ma być powzięte, albo na pisemne głosowanie.

Zgromadzenia Spólników odbywają się w siedzibie Spółki.

§ 28. Zgromadzenia Spólników są zwyczajne i nadzwyczajne. Zgromadzenia zwyczajne winny odbywać się corocznie w ciągu pierwszych czterech miesięcy każdego roku operacyjnego. Zgromadzenia nadzwyczajne zwoływane są w razie potrzeby. Zgromadzenia Spólników zwołuje Dyrekcja. — Spólnicy, reprezentujący przynajmniej 1/10 (jedną dziesiątą) kapitału zakładowego, mogą domagać się zwołania nadzwyczajnego Zgromadzenia, jak również umieszczenia poszczególnych spraw na porządku dziennym najbliższego Zgromadzenia. Żądanie umieszczenia poszczególnych spraw na porządku dziennym powinno być zgłoszone najpóźniej na dni osiem przed terminem Zgromadzenia.

§ 29. Rada Nadzorcza ma prawo zwoływania zwyczajnego Zgromadzenia Spólników, jeżeli dyrekcja nie zwoła go w przewidzianym w tym celu terminie, oraz nadzwyczajnego Zgromadzenia, ilekroć zwołanie tegoż uzna za wskazane, a Dyrekcja nie zwoła Zgromadzenia w ciągu dni 14-tu (czternastu) od otrzymania odpowiedniego żądania Rady Nadzorczej.

§ 30. Do zakresu działania Zgromadzenia Spólników należy:

1. rozpatrywanie i zatwierdzanie sprawozdań, bilansów oraz rachunków zysków i strat,

2. rozpatrywanie wniosków o rozdziale zysków, względnie pokryciu strat,

3. kwitowanie Dyrekcji i Rady Nadzorczej z wykonanych obowiązków,

4. zatwierdzanie planu inwestycyjnego, finansowo - gospodarczego i preliminarza budżetowego,

5. rozpatrywanie wszelkich wniosków, przedstawianych przez Radę Nadzorczą.

§ 31. Uchwały Zgromadzenia Spólników wymagają również:

1. wszelkie postanowienia dotyczące roszczeń przeciwko członkom Dyrekcji i Rady Nadzorczej o wynagrodzeniu szkód z tytułu sprawowania zarządu lub nadzoru, jak również wyznaczanie pełnomocników do prowadzenia sporów tego rodzaju,

2. zmiana Statutu Spółki,

3. podwyższenie lub obniżenie kapitału zakładowego,

4. rozwiązanie i likwidacja spółki.

§ 32. Zgromadzenie Spólników zwołuje się za pomocą listów poleconych pod adresem wskazanym w aktach rejestrowych z podaniem dnia, godziny i miejsca zebrania, tudzież porządku obrad w ten sposób, żeby między wysłaniem listu, a terminem Zgromadzenia upłynęło przynajmniej dni 14 (czternaście). W tym samym trybie winien być zaproszony Komisarz Rządowy (§ 38).

§ 33. Poza przedmiotami zamieszczonymi w porządku dziennym mogą być oddane pod głosowanie jedynie wnioski nagłe, dotyczące zwołania nadzwyczajnego Zgromadzenia, żądania rewizji stanu interesów Spółki i inne wnioski o charakterze porządkowym. Uchwały powzięte na Zgromadzeniu, zwołanym w sposób nieprawidłowy, albo też dotyczące przedmiotów nieobjętych porządkiem dziennym stają się prawomocnymi, tylko wówczas, jeżeli wszyscy spólnicy uczestniczyli w Zgromadzeniu Spólników, albo też w następstwie wyrazili swą zgodę pisemnie.

§ 34. Do ważności Zgromadzenia Spólników niezbędny jest udział spólników, reprezentujących przynajmniej 40% (czterdzieści) kapitału zakładowego. Każdy udział daje prawo do jednego głosu. Uchwały zapadają bezwzględną większością głosów, wszakże uchwały w przedmiocie wszelkich zmian Statutu Spółki, a w szczególności w przedmiocie podwyższenia i obniżenia kapitału zakładowego, przedłużenia terminu do wpłaty udziału, połączenia Spółki (fuzji) oraz w przedmiocie rozwiązania i likwidacji Spółki zapadają głosami spólników, reprezentujących przynajmniej trzy czwarte kapitału zakładowego.

§ 35. Spólnicy mogą wykonywać prawo głosu przez pełnomocników. Pełnomocnictwo powinno być być udzielone na piśmie i wyraźnie uprawniać do głosowania.

§ 36 Spólnicy lub ich pełnomocnicy nie mogą głosować przy powzięciu uchwał, dotyczących zwolnienia ich od zobowiązań, jak również dotyczących umów lub sporów między nimi a Spółką.

§ 37. Uchwały Zgromadzenia winny być spisane w odrębnym protokóle, podpisanym przez Przewodniczącego Zgromadzenia i Sekretarza, wybranych na tym posiedzeniu. Uchwały te mogą być zaskarżone w drodze skargi sądowej, przy zachowaniu warunków obowiązujących przepisów o spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością.

§ 38. W posiedzeniach Rady Nadzorczej i Zgromadzeniach Spólników bierze udział bez prawa głosu decydującego Komisarz Rządowy, mianowany przez Ministra Komunikacji. Komisarzowi Rządowemu służy prawo wglądu w przedsiębiorstwo, prawo uczestniczenia w posiedzeniach Rady Nadzorczej i w Zgromadzeniach Spólników z głosem doradczym oraz prawo sprzeciwu w sprawach obciążania majątku nieruchomego Spółki, jak również prawo sprzeciwu w sprawach dysponowania majątkiem Spółki i jego zyskami.

W razie złożenia przez Komisarza Rządowego sprzeciwu w tych sprawach, wykonanie oprotestowanej uchwały podlega zawieszeniu Jeżeli w ciągu dni 14-tu (czternastu) od przedstawienia przez Radę Nadzorczą Spółki oprotestowanej uchwały wraz z motywami i wyjaśnieniem Ministrowi Komunikacji nie nastąpi potwierdzenie sprzeciwu przez Ministra Komunikacji, oprotestowane postanowienie uzyskuje automatycznie moc obowiązującą. Spółka obowiązana jest zawiadamiać Komisarza Rządowego o terminach posiedzeń Rady Nadzorczej i Zgromadzenia Spólników.

VIII.

Rachunkowość Spółki.

§ 39. Rokiem operacyjnym Spółki będzie rok kalendarzowy. Dyrekcja obowiązana jest w ciągu trzech miesięcy od upływu roku operacyjnego sporządzić i złożyć Radzie Nadzorczej bilans na ostatni dzień roku operacyjnego, rachunek zysków i strat oraz dokładne pisemne sprawozdanie z działalności Spółki za rok ubiegły.

§ 40. Przy sporządzaniu bilansów winny być stosowane następujące zasady:

1. kapitał zakładowy, fundusze zapasowe i rezerwowe wszelkiego rodzaju należy umieszczać w pasywach,

2. koszty organizacji i administracji nie mogą być umieszczone w aktywach,

3. zysk lub straty należy w bilansie wykazywać jako osobne pozycje,

4. poręczenia (gwarancje), zastawy i kaucje należy wykazywać w dodatku do bilansu, przy czym każdy rodzaj należy podać w ogólnej sumie.

§ 41. Grunty, budynki, maszyny, środki transportowe, narzędzia pracy, ruchomości, prawa, koncesje, patenty, licencje itp. inwestycje przeznaczone do stałego użytku powinny być przyjmowane do bilansu najwyżej wg. ceny nabycia lub wytworzenia.

§ 42. Surowce, zapasy towarów i inne wartości, stanowiące przedmiot obrotu Spółki, powinny być przyjmowane do bilansu najwyżej w wysokości kosztów własnych, a gdyby koszty te były wyższe od ceny rynkowej w dniu bilansowym, nie powyżej ceny rynkowej.

§ 43. Papiery wartościowe i waluty obce, jeżeli są notowane na giełdzie, należy przyjmować do bilansu nie wyżej ceny nabycia, a gdyby ta cena przewyższała przeciętny kurs giełdowy z ostatniego miesiąca przed dniem bilansowym, nie wyżej tej przeciętnej, papiery zaś i waluty obce, nie mające kursu, najwyżej po cenie nabycia.

§ 44. Należności w obcych walutach należy przeliczyć najwyżej podług przeciętnego kursu, jaki notowano na giełdzie dla obcej waluty w ciągu ostatniego miesiąca przed dniem bilansowym. Zobowiązania zaś w obcych walutach należy przeliczyć najmniej podług kursu przeciętnego obliczonego w ten sam sposób.

IX.

Podwyższenie i obniżenie kapitału zakładowego.

§ 45. W razie uchwalenia przez Spólników podwyższenia kapitału zakładowego, udziały na podwyższenie kapitału zakładowego mogą objąć bądź dotychczasowi spólnicy, bądź nowi, nowymi jednak spólnikami mogą być tylko instytucje samorządu terytorialnego. W każdym wypadku dotychczasowym spólnikom przysługuje prawo pierwszeństwa do objęcia nowych udziałów, a to w stosunku do ich dotychczasowych udziałów. Prawo to winno być wykorzystane w przeciągu dni trzydziestu od wezwania do wykonania prawa pierwszeństwa.

§ 46. Przystąpienie do Spółki nowego spólnika wymaga sporządzenia aktu notarialnego, stwierdzającego przystąpienie do Spółki na zasadzie Statutu Spółki oraz objęcie udziału w oznaczonej wysokości.

§ 47. Spólnicy muszą powziąć uchwałę o obniżeniu kapitału zakładowego, jeśli niepokryte bilansowo straty z operacji roku gospodarczego wyniosą więcej niż jedną dziesiątą kapitału zakładowego. Obniżenie kapitału zakładowego może być dokonane tylko na mocy uchwały spólników przez zmianę Statutu celem wyrównania biernego bilansu, albo częściowego zwrotu kapitału zakładowego.. Uchwała powinna określać kwotę, o którą kapitał zakładowy ma być obniżony, tudzież sposób obniżenia.

§ 48. Uchwała o obniżeniu kapitału zakładowego stanie się prawomocna po upływie sześciu miesięcy od daty jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym.

W razie sprzeciwu ze strony wierzycieli Spółki, przed upływem powyższego terminu, uchwała taka stanie się prawomocna, dopiero po zaspokojeniu lub zabezpieczeniu wierzycieli sprzeciwiających się.

X.

Rozwiązanie i likwidacja Spółki.

§ 49. Rozwiązanie Spółki następuje na podstawie uchwały Zgromadzenia Spólników.

§ 50. Rozwiązanie Spółki następuje dopiero po przeprowadzeniu likwidacji. W czasie likwidacji Spółka zachowuje osobowość prawną, a likwidację prowadzi się pod firmą Spółki z dodatkiem wyrazów „w likwidacji". Przepisy o władzach Spółki, prawach i obowiązkach spólników, jakoteż inne postanowienia Statutu niniejszego, winny być w okresie likwidacji stosowane nadal, jeżeli nie stoi to w sprzeczności z celem likwidacji.

§ 51. Likwidację przeprowadza Dyrekcja Spółki pod kontrolą Rady Nadzorczej.

§ 52. W razie przystąpienia do likwidacji Dyrekcja Spółki winna sporządzić bilans otwarcia likwidacji. Bilans ten winien być przedstawiony Zgromadzeniu Spólników i zgłoszony do rejestru handlowego. Do bilansu likwidacyjnego należy przyjąć wszystkie przedmioty według ich wartości zbywczej.

§ 53. Dokonywując likwidacji Dyrekcja Spółki powinna po upływie każdego roku lub w terminach krótszych, ustalonych przez uchwałę Spólników, składać Spólnikom sprawozdanie i bilans za okres ubiegły.

§ 54. Dyrekcja winna zakończyć bieżące interesy Spółki, ściągnąć wierzytelności, wypełnić zobowiązania oraz spieniężyć majątek Spółki. Nowe interesy wolno zawierać, gdy będzie to potrzebne dla ukończenia dawnych.

§ 55. Podział między spólników majątku pozostałego po zaspokojeniu albo zabezpieczeniu wierzycieli nie może nastąpić przed upływem sześciu miesięcy od daty ogłoszenia o otwarciu likwidacji Spółki i wezwaniu wierzycieli. Majątek ten dzieli się między Spólników w stosunku do ich udziałów.

361.

Koncesja dla Polskich Linij Lotniczych „Lot", Sp. z ogr. odp. wydana dn. 27 czerwca 1932 r.

Na podstawie punktu „d" art. 8 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294) *) Minister Komunikacji, w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, Przemysłu i Handlu oraz Spraw Zagranicznych udziela przedsiębiorstwu pod firmą „Polskie Linie Lotnicze „Lot", Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością", zarejestrowanemu w Sądzie Okręgowym w Warszawie, rejestr handlowy, dział B XII Nr 6070, zezwolenie na:

a) dokonywanie przewozu osób, bagażu, towarów i poczty statkami powietrznymi;
b) wykonywanie prac aerofotogrametrycznych na warunkach następujących:

---

*) Tekst jednolity Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr. 69, poz. 437.

Postanowienia ogólne.

§ 1.

Przedsiębiorstwo „Polskie Linie Lotnicze „Lot", Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością", w dalszym ciągu krótko „Lot" zwaną, ma w ramach obowiązujących przepisów i niniejszej koncesji:

a) prawo i obowiązek utrzymywania na liniach, wskazanych przez Ministra Komunikacji, stałej i regularnej komunikacji lotniczej, celem przewozu osób, bagażu, towarów i poczty,

b) prawo dokonywania zdjęć powietrznych dla celów pomiarowych, przemysłowych i gospodarczych, za każdorazowym zezwoleniem i pod kontrolą władz wojskowych wyłącznie w miejscach, tym zezwoleniem określonych,

c) prawo dokonywania nieregularnego przewozu osób i towarów w lotach t. zw. taksówkowych,

d) obowiązek wykonywania lotów próbnych na prototypach na polecenie Ministra Komunikacji,

e) obowiązek wykonywania na polecenie Ministra Komunikacji wszelkich innych lotów komunikacyjnych.

Każdy lot, dokonywany na podstawie niniejszej koncesji na którejkolwiek z linij, o których mowa w punkcie „a" niniejszego paragrafu, winien odbywać się ściśle według szlaku, ustalonego dla danej linii przez Ministra Komunikacji.

Minister Komunikacji zastrzega sobie możność zmiany każdej chwili każdego ze szlaków.

Przewóz materiałów wybuchowych, broni, amunicji, gołębi pocztowych, aparatów fotograficznych i kinematograficznych wymaga specjalnego zezwolenia Ministra Spraw Wojskowych, względnie władz przez tegoż upoważnionych, o ile sprawa ta nie zostanie inaczej unormowana przez ogólne przepisy.

§ 2.

Za utrzymanie regularnej komunikacji lotniczej na liniach, wskazanych przez Ministra Komunikacji, oraz za loty wymienione w punktach „d" i „e" § 1-go niniejszej koncesji, „Lot" będzie przez cały czas trwania tej koncesji, otrzymywać subwencję na zasadach ustalonych w załączonych do niej „Warunkach subwencjonowania".

Korzystanie z urządzeń lotniczych.

§ 3.

„Lot" ma prawo korzystania bezpłatnie aż do odwołania z oddanych mu przez Ministra Komunikacji do użytkowania urządzeń i zabudowań lotniczych, przeznaczonych i potrzebnych do wykonywania zadań, wymienionych w § 1-ym, jak to: z lotnisk, dworców portowych, hangarów lotniczych, budynków warsztatowych etc.

Warunki korzystania przez „Lot" z tych urządzeń i zabudowań lotniczych ustala Minister Komunikacji.

Minister Komunikacji ma prawo wprowadzenia opłat za użytkowanie urządzeń i zabudowań lotniczych z zastrzeżeniem uprzedzenia „Lotu" na rok z góry.

„Lotowi" nie wolno na terenie lotnisk, oddanych „Lotowi" do używania, stawiać żadnych budynków ani też przeprowadzać żadnych robót ziemnych i instalacyjnych bez zezwolenia Ministra Komunikacji.

Celem sprawnego wykonywania komunikacji lotniczej, „Lot" ma prawo korzystania ze służby meteorologicznej bezpłatnie, a ze służby łączności — na warunkach, określonych przez obowiązujące przepisy lub zarządzenia.

Eksploatacja linij za granicą.

§ 4.

Eksploatacja przez „Lot" międzynarodowych linij lotniczych oraz przewóz nieregularny poza granicami kraju, podlega oprócz warunków określonych w niniejszej koncesji, również warunkom ustalonym:

a) w przepisach międzynarodowych konwencyj lotniczych, Państwo Polskie obowiązujących,

b) w umowach Rządu Polskiego z państwami obcymi,

c) w koncesjach, udzielonych przez Rząd Polski przedsiębiorstwom zagranicznym, eksploatującym daną linię łącznie z „Lotem".

Ogólne zasady eksploatacji linij.

§ 5.

„Lot" ma obowiązek uruchamiania komunikacji wspomnianej w § 1 litera „a", na poszczególnych liniach w terminach, które oznaczy Minister Komunikacji, i utrzymywania ruchu, zgodnie z rozkładami, zatwierdzonymi przez Ministra Komunikacji.

„Lot" obowiązany jest wykonać w miesiącach letnich przynajmniej 80%, w miesiącach zaś zimowych przynajmniej 60% lotów, przewidzianych rozkładem, przy czym przerwy w lotach, zaakceptowane przez Ministra Komunikacji, jak też niedokonanie lotów, wywołane siłą wyższą, nie będą brane w rachubę.

Okres zimowy obejmuje miesiące: październik, listopad, grudzień, styczeń, luty i marzec, okres letni — pozostałe miesiące.

Rozkłady i taryfy.

§ 6.

Taryfy osobowe i towarowe winny być przedstawiane Ministrowi Komunikacji do zatwierdzenia conajmniej na miesiąc przed projektowanym wprowadzeniem ich w życie, a rozkłady lotów conajmniej na dwa tygodnie.

Przewóz poczty.

§ 7.

„Lot" jest obowiązany, w myśl art. 45 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie, której tekst jednolity ogłoszony został w załączniku do obwieszczenia Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 21 stycznia 1931 r. (Dz. U. R. P. z 1931 r. Nr 12, poz. 57) *) przewozić ładunki pocztowe podczas lotów w regularnej komunikacji (§ 1 p. „a") na warunkach, określonych w umowie, zawartej pomiędzy Zarządem przedsiębiorstwa państwowego „Polska Poczta, Telegraf i Telefon" a „Lotem".

Sprzęt i materiał.

§ 8.

Statki powietrzne, używane przez „Lot", winny być zarejestrowane i posiadać dokumenty, wymagane przez przepisy. Na poszczególne typy sprzętu lotniczego „Lot" winien uzyskać zatwierdzenie Ministra Komunikacji.

Sprzęt i materiał lotniczy powinny być wyrobu krajowego. Odstąpienie od tej zasady jest dopuszczalne na mocy wydanego w porozumieniu z Ministrem Komunikacji pozwolenia Ministra Przemysłu i Handlu.

„Lot" jest obowiązany przechowywać stale swoje samoloty w granicach Rzeczypospolitej Polskiej. Przepis ten nie obejmuje wypadku, uzasadnionego potrzebami eksploatacji, rozmieszczenia samolotów zagranicą w związku z eksploatacją przez „Lot" linij zagranicznych.

W okresie przerwy komunikacji lotniczej z zagranicą, przekraczającej jeden miesiąc, statki powietrzne, przebywające jako rezerwa zagranicą, powinny być sprowadzone do portu macierzystego, o ile Minister Komunikacji nie zarządzi inaczej.

„Lot" obowiązany jest posiadać stale w zapasie surowce, części zamienne oraz materiały pędne i smary, w ilości zabezpieczającej racjonalną, sprawną i ciągłą eksploatację.

*) Nowy tekst jednolity Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 63, poz. 481.

§ 9.

Przewóz przez „Lot" podróżnych na samolotach nowego typu, może mieć miejsce tylko za zgodą Ministra Komunikacji i dopiero wtedy, gdy na samolotach tego samego typu wykonano conajmniej 100 godzin, z których 50 były wykonane na jednym i tym samym płatowcu.

§ 10.

Utrzymanie płatowca w ruchu na linii lotniczej po upływie terminu, wyznaczonego przez Ministra Komunikacji, na jego amortyzację, uzależnione jest od każdorazowej i specjalnej zgody Ministra Komunikacji.

§ 11.

Celem zapewnienia pasażerom bezpieczeństwa i wygody „Lot" powinien stosować się do przepisów, wydawanych w tym względzie przez Ministra Komunikacji.

§ 12.

„Lot" nie ma prawa bez zezwolenia Ministra Komunikacji używać do komunikacji lotniczej zagranicznej samolotów i silników, nie będących własnością „Lotu".

Personel.

§ 13.

Wszyscy pracownicy „Lotu" na placówkach krajowych, winni być obywatelami polskimi. Na placówkach zagranicznych poza obywatelami polskimi mogą być zatrudniani tylko obywatele państwa, w którym znajduje się dana placówka, i tylko w wypadkach, o ile warunek taki jest przewidziany w umowach Polski z tym państwem, lub w koncesjach, uzyskanych przez „Lot" od tego państwa.

Zatrudnianie przez „Lot" obywateli innych państw obcych zagranicą, może mieć miejsce jedynie na zasadzie uprzedniej zgody Ministra Komunikacji, a gdy chodzi o obszar Państwa Polskiego, na zasadzie zgody Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych.

„Lot" jest obowiązany przedstawić Ministerstwu Komunikacji szczegółowe wykazy personelu i na żądanie Ministra Komunikacji usunąć poszczególnych członków zarządu, jak również każdego pracownika.

Przy kompletowaniu personelu „Lot" winien zapewnić pierwszeństwo odpowiednio uzdolnionym i wykwalifikowanym byłym wojskowym W. P. względnie inwalidom, przede wszystkim byłym pracownikom w lotnictwie wojskowym lub cywilnym polskim.

Nadzór.

§ 14.

Celem wykonywania stałego nadzoru nad „Lotem" Minister Komunikacji wyznaczy Komisarza Rządowego „Lotu".

Komisarzowi Rządowemu służy prawo:

1) wglądu w każdą dziedzinę działalności przedsiębiorstwa,

2) uczestniczenia w posiedzeniach Rady Nadzorczej i w Zgromadzeniach Spólników z głosem doradczym,

3) żądanie wyjaśnień w sprawach, rozpatrywanych na posiedzeniach,

4) sprzeciwu w sprawach obciążania majątku nieruchomego „Lotu",

5) sprzeciwu w sprawach dysponowania majątkiem „Lotu" i jego zyskami.

W razie założenia przez Komisarza Rządowego sprzeciwu w sprawach wymienionych pod „4" i „5" niniejszego paragrafu wykonanie uchwały, która wywołała sprzeciw, podlega zawieszeniu.

Jeżeli Minister Komunikacji nie potwierdzi sprzeciwu w ciągu 14-tu dni, od daty przedstawienia mu sprawy przez Zarząd „Lotu", uchwała uzyskuje automatycznie moc obowiązującą.

„Lot" jest obowiązany zawiadomić Komisarza Rządowego o terminach posiedzeń Rady Nadzorczej i Zgromadzenia Spólników.

W specjalnych wypadkach Minister Komunikacji może wyznaczać komisje lub delegować urzędników do zbadania bądź poszczególnych działów gospodarki, bądź też pewnych spraw „Lotu".

Dla umożliwienia wspomnianym wyżej komisjom i urzędnikom wykonania swoich obowiązków Zarząd i placówki „Lotu" winny okazywać tym organom wszystkie swe książki i rachunki oraz udzielać potrzebnych wyjaśnień.

§ 15.

Samoloty, silniki oraz części zamienne do nich, używane przez „Lot", będą poddawane ze strony Ministerstwa Komunikacji kontroli pod względem trwałości i stanu ich utrzymania.

„Lot" winien je okazywać na każde żądanie organów upoważnionych w tym celu przez Ministra Komunikacji.

§ 16.

„Lot" jest obowiązany przedstawiać Ministerstwu Komunikacji zażądane przez nie sprawozdania i dane statystyczne. W tym celu winien prowadzić wskazane przez Ministerstwo Komunikacji książki i zapiski, niezbędne do sporządzania tych sprawozdań i zestawienia danych statystycznych.

Współpraca z innymi towarzystwami.

§ 17.

Gdy działalność „Lotu" spotykać się będzie czy w kraju, czy zagranicą z działalnością zagranicznych towarzystw komunikacji lotniczej, „Lot" obowiązany będzie porozumiewać się z nimi co do współpracy, o ile to będzie możliwe i potrzebne.

Zawierane w tej materii umowy, „Lot" winien uprzednio przedstawić Ministrowi Komunikacji do aprobaty.

Ubezpieczenie.

§ 18.

Na żądanie Ministra Komunikacji „Lot" obowiązany jest ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej, w stosunku do osób trzecich.

Kary.

§ 19.

W razie stwierdzenia przez organy, upoważnione przez Ministra Komunikacji przy kontroli, przewidzianej w § 15-m niniejszej koncesji, że samolot, silnik lub części zamienne do nich są źle utrzymane, „Lot" obowiązany będzie płacić tytułem kary umownej 50 złotych.

§ 20.

Za każdy lot, przerwany z innych powodów niż warunki atmosferyczne, „Lot" obowiązany jest zapłacić tytułem kary umownej 200 złotych.

W razie stwierdzenia defektu lub braku któregokolwiek z zasadniczych urządzeń i instrumentów pokładowych, „Lot" obowiązany będzie zapłacić tytułem kary umownej 100 złotych, z wyjątkiem gdy defekt powstał w wyniku ukrytej wady materiału.

§ 21.

Za opóźnienie odlotów, nie wywołane siłą wyższą (warunki atmosferyczne, brak wiadomości meteorologicznych, zasadniczy, a nie dający się przewidzieć defekt silnika lub samolotu), „Lot" obowiązany będzie zapłacić tytułem kary umownej za każdy kwadrans opóźnienia 10 złotych, jednakże łączna kara od jednego samolotu nie może przekraczać 50 złotych w danym dniu.

Za każdy lot, nie podjęty bez uzasadnienia, „Lot" obowiązany będzie zapłacić tytułem kary umownej 200 złotych.

Za opóźnienie, w rozumieniu niniejszego paragrafu, nie będzie uważane opóźnienie odlo-

tu w porcie pośrednim, o ile będzie wywołane potrzebą oczekiwania na przylot płatowca z innego portu, celem zapewnienia podróżnym, towarom i poczcie bezpośrednich dalszych połączeń lotniczych.

Postanowienia końcowe.

§ 22.

W razie mobilizacji lub stanu wyjątkowego, jako też innych względów nieprzewidzianych, Minister Komunikacji ma prawo ograniczyć lub wstrzymać działalność „Lotu", przewidzianą w § 1-ym niniejszej koncesji.

Nie daje to prawa „Lotowi" żądania jakichkolwiek odszkodowań.

§ 23.

„Lot" nie ma prawa odstępowania nikomu bez uprzedniej zgody Ministra Komunikacji praw i obowiązków wynikających z niniejszej koncesji.

§ 24.

Jeżeli „Lot" mimo dwukrotnych wezwań Ministra Komunikacji uchyla się od wykonania zarządzeń władz państwowych, lub o ile postąpi wbrew warunkom niniejszej koncesji, albo też nie zachowa przepisów, dotyczących komunikacji lotniczej lub też innych przepisów, ogólnie obowiązujących, Minister Komunikacji ma prawo cofnąć koncesję.

§ 25.

Termin ważności koncesji niniejszej upływa z dniem 31 grudnia 1938 roku.

Koncesja niniejsza anuluje koncesję z dn. 31 grudnia 1928 r. Nr L. 1993/28/P.

Nr L III/466/8/32.

362.

Warunki korzystania przez P. L. L. „Lot" z urządzeń i zabudowań Ministerstwa Komunikacji w portach lotniczych, zatwierdzone przez Ministra Komunikacji w czerwcu 1933 r., uzupełnione decyzją Ministra Komunikacji z dnia 4 lutego 1937 r.

W związku z ust. 2 § 3 koncesji dla Polskich Linij Lotniczych „Lot" Sp. z o. o. z dn. 27 czerwca 1932 r., ustalam poniższe warunki korzystania z urządzeń i zabudowań Ministerstwa Komunikacji, oddanych do używania Polskim Liniom Lotniczym „Lot", w portach lotniczych Ministerstwa Komunikacji.

I. **Przekazywanie budynków i urządzeń.**

Urządzenia i zabudowania Ministerstwa Komunikacji w cywilnych portach lotniczych mogą być używane przez Polskie Linie Lotnicze „Lot", tylko po uprzednim przekazaniu ich „Lotowi" przez Ministerstwo Komunikacji. Przekazanie to winno odbywać się protokólarnie. W protokóle zdawczo-odbiorczym powinny być wymienione:

a) nazwa budynku, urządzenia,
b) położenie,
c) główne wymiary,
d) cel, do którego służy,
e) stan urządzenia lub budynku,
f) wartość szacunkowa, oznaczona przez Ministerstwo Komunikacji,
g) data oddania do użytku oraz okres używania,
h) specjalne zastrzeżenia co do obchodzenia się w czasie eksploatacji urządzenia lub budynku (ewentualnie osobne przepisy eksploatacji).

Protokół podpisują upoważnieni delegaci. Protokół winien być sporządzony w 2-ch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden będzie przechowywany w Ministerstwie Komunikacji, drugi zaś w „Locie".

2. **Używanie.**

Budynki i urządzenia przekazane „Lotowi" przez Ministerstwo Komunikacji mogą być używane wyłącznie do celów oznaczonych w protokóle zdawczo-odbiorczym.

W razie, gdyby w pewnych okolicznościach zaszła potrzeba użycia danego budynku lub urządzenia do innych celów, niż to w protokóle określono, Polskie Linie Lotnicze „Lot" winny uzyskać uprzednio zgodę Ministerstwa Komunikacji.

Eksploatacja budynków lub urządzeń winna odbywać się zgodnie z wymaganymi specjalnymi zastrzeżeniami, opisanymi w protokóle zdawczo - odbiorczym, w szczególności winna być tak zorganizowana, aby czy to budynki, czy też urządzenia, nie uległy nienormalnemu zużyciu lub uszkodzeniom.

Używanie oddanych „Lotowi" budynków i urządzeń przez osoby trzecie, za opłatą lub bez — nie może mieć miejsca bez zgody Ministerstwa Komunikacji, z wyjątkiem wypadków, przewidzianych w obowiązujących rozporządzeniach.

3. **Utrzymywanie porządku.**

Utrzymywanie porządku na terenie portu, usuwanie śniegu z dachów terenu portu i pola wzlotów, jeśli zajdzie tego potrzeba, jak również wywóz śmieci, nieczystości i utrzymywanie całego terenu portu w czystości należy do Ministerstwa Komunikacji.

Polskie Linie Lotnicze „Lot" obowiązane są jednak do zachowywania jak największej czystości na terenie portu oraz do utrzymywania porządku i czystości w hangarach i ubikacjach przekazanych do użytkowania.

4. **Remont.**

Remonty i konserwacja budynków, urządzeń i nawierzchni będzie wykonywać Ministerstwo Komunikacji za pośrednictwem D. O. K. P., w której okręgu znajduje się cywilny port lotniczy.

Jeśliby organa Polskich Linij Lotniczych „Lot" zauważył jakieś uszkodzenie lub braki w budynkach lub urządzeniach, obowiązane są one natychmiast zawiadomić o tym zawiadowcę portu. W razie, gdyby uszkodzenie lub braki powstały wskutek niedbalstwa, nieumiejętności obchodzenia się, kradzieży lub złośliwości itp. a nie były wynikiem normalnego zużycia, Polskie Linie Lotnicze „Lot" odpowiadają w całości za swych pracowników i za osoby trzecie, będące interesantami (klientami) „Lotu" i obowiązane są pokryć szkodę. Protokół o powstaniu uszkodzenia spisuje łącznie z kierownikiem placówki Polskich Linij Lotniczych „Lot' zawiadowca portu i odsyła odpis jego do Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem D. O. K. P.

Polskie Linie Lotnicze „Lot" nie są obowiązane do ubezpieczenia przeciwogniowego budynków.

Polskie Linie Lotnicze „Lot" przeprowadzają bezpośredni nadzór, utrzymanie i konserwację sprzętu przeciwpożarowego, dokonywują — w razie potrzeby i w miarę zużycia — wymiany sprzętu przeciwpożarowego, przekazanego im przez Ministerstwo Komunikacji, oraz utrzymują stałą organizację przeciwpożarową na terenie całego portu lotniczego użytkowanego przez Polskie Linie Lotnicze „Lot" na Okęciu. Dostawę nowych urządzeń przeciwpożarowych uskutecznia Ministerstwo Komunikacji, na swój rachunek.

Sprzęt przeciwpożarowy, nabywany przez Polskie Linie Lotnicze "Lot" w wykonaniu obowiązku uzupełnienia przechodzi na własność Skarbu Państwa, z chwilą zainstalowania go na obszarze portu lotniczego. W zakres ochrony przeciwpożarowej wykonywanej przez Polskie Linie Lotnicze „Lot" wchodzą wszystkie budowle i urządzenia znajdujące się na terenie portu lotniczego na Okęciu, użytkowane i nieużytkowane przez Polskie Linie Lotnicze „Lot".

W ogólnych sprawach przeciwpożarowych Polskie Linie Lotnicze „Lot" stosują się do zarządzeń Ministerstwa Komunikacji, a w sprawach dotyczących ochrony przeciwpożarowej budowli i urządzeń całego lotniska na Okęciu, do zarządzeń miejscowych lotniczych władz wojskowych, które mają zwierzchni nadzór nad ochroną przeciwpożarową całego lotniska.

W portach prowincjonalnych powyższe obowiązki odnośnie ochrony i opieki przeciwpożarowej sprawują Komendanci Ośrodków Przysposobienia Wojskowego Lotniczego.

Pokrycie kosztów remontu, wynikłego z uszkodzenia spowodowanego przez organa Polskich Linij Lotniczych „Lot" i osoby trzecie, za które „Lot" odpowiada, lub też pokrycie szkody, wyrządzonej przez organa Polskich Linij Lotniczych „Lot" nastąpi bądź w drodze wykonania naprawy przez Polskie Linie Lotnicze „Lot" za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, bądź przez opłacenie przez „Lot" oryginalnych rachunków, wystawionych przez przedsiębiorcę. wykonywującego robotę na zlecenie Ministerstwa Komunikacji.

Każdego roku, najpóźniej do dnia 30 listopada Polskie Linie Lotnicze „Lot" przedstawią uwagi co do remontów, wymaganych dla danego portu, które winny być wykonane, zdaniem „Lotu" w następnym roku. „Lotowi" nie wolno bez zgody Ministerstwa Komunikacji wykonywać żadnych przeróbek, zmian, remontów w budynkach i urządzeniach oraz żadnych robót budowlanych i stałych instalacyj w portach lotniczych Ministerstwa Komunikacji.

5. **Ogrzewanie.**

Ogrzewanie budynków, hangarów i stacyj benzynowych należy do Ministerstwa Komunikacji bez zwrotu kosztów ze strony Polskich Linij Lotniczych „Lot".

Czas trwania ogrzewania i jego intensywność ustala Ministerstwo Komunikacji, Polskie Linie Lotnicze "Lot", mają jednak prawo zgłoszenia swoich życzeń, dotyczących ogrzewania budynków używanych przez „Lot".

Gdyby jednak z powodu uwzględnienia tych życzeń lub ich części — koszt ogrzewania danych obiektów zwiększył się ponad sumę przewidzianą preliminarzem, — Ministerstwo Komunikacji ma prawo obciążyć Linie Lotnicze „Lot" wynikłą różnicą kosztów.

Budynki mieszkalne względnie mieszkania mieszczące się w budynkach znajdujących się na terenach portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji winny być ogrzewane przez lokatorów we własnym zakresie, względnie za ogrzewanie mieszkań przez wspólną kotłownię, Ministerstwo Komunikacji będzie pobierało stosowne opłaty ryczałtowe.

6. **Oświetlenie.**

Koszt oświetlenia portów lotniczych łącznie z oświetleniem ostrzegawczym ponosi Ministerstwo Komunikacji, z wyjątkiem kosztu oświetlenia mieszkań, zajętych przez pracowników, którzy opłacać będą rachunki wg. wskazań licznika, bezpośrednio elektrowni.

Polskie Linie Lotnicze „Lot" mogą korzystać z prądu do oświetlenia hangarów, budynków, terenu portu itp. oraz do napędu silni-

ków, z wyjątkiem silników niezainstalowanych przez Ministerstwo Komunikacji. Korzystanie to może mieć miejsce tylko w ramach rocznego kredytu, ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji po przedstawieniu Ministerstwu przez Polskie Linie Lotnicze „Lot" najpóźniej do dnia 30 czerwca każdego roku, preliminarza kosztów oświetlenia portów na rok przyszły.

Koszty zakupu żarówek oraz bezpieczników w miejsce zniszczonych w przekazanych budynkach (ubikacjach) ponoszą Polskie Linie Lotnicze „Lot".

Co do zużywania prądu elektrycznego w portach lotniczych — Polskie Linie Lotnicze „Lot" winny stosować się do zaleceń Ministerstwa Komunikacji względnie organów Ministerstwa.

7. Woda.

Polskie Linie Lotnicze „Lot" mogą korzystać bez ograniczeń dla potrzeb przedsiębiorstwa z urządzeń, dostarczających wodę w portach, z wyjątkiem okresów, w których zachodzi brak wody lub też nastąpiło ograniczenie poboru ze względu na pożar objektów, gaszonych z danego źródła wody albo z innych poważnych powodów. Koszty wody ponosi zasadniczo Ministerstwo Komunikacji. Ministerstwo Komunikacji może jednak każdej chwili nałożyć opłaty ryczałtowe na korzystających z danego wodociągu.

W razie pęknięcia rurociągu lub zepsucia się zaworu Polskie Linie Lotnicze „Lot" obowiązane są natychmiast zabezpieczyć uszkodzenie.

8. Bocznica kolejowa.

Przepisy, dotyczące eksploatacji bocznic w portach lotniczych objęte są osobnymi postanowieniami.

9. Warunki końcowe.

Dozór nad wykonaniem powyższych warunków sprawują ze strony Ministerstwa Komunikacji Dyrekcje O.K.P.

Sprawy sporne i wątpliwe, mogące wyniknąć w czasie stosowania niniejszych warunków rozstrzyga Ministerstwo Komunikacji.

Warunki niniejsze wchodzą w życie od 1 czerwca 1933 r. i pozostają ważnymi aż do odwołania, względnie do czasu upływu ważności koncesji dla Polskich Linij Lotniczych „Lot" z dnia 27.VI. 1932 r.

Warunki niniejsze nie odnoszą się do portu lotniczego w Mokotowie.

Przewidziane w pkt. 1-ym niniejszych warunków formalne przekazanie budynków i urządzeń, które przed dniem 1.VI. 1933 r. zostały oddane do faktycznego używania „Lotu" nastąpi kolejno w roku 1933.

Nr L. IV/945/3/37.

363.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 grudnia 1931 r. w sprawie przewozu listów i paczek samolotami.

Wobec tego, że ustawa z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. Nr 12, poz. 57) *) przyznaje poczcie wyłączność przyjmowania, przesyłania i doręczaczania listów, kartek itp. przesyłek, **Ministerstwo Komunikacji kategorycznie zabrania** przyjmowania do przewozu samolotami komunikacyjnymi przesyłek i listów, niezaopatrzonych w znaczki pocztowe w odpowiedniej wysokości.

Wyjątek stanowią listy oraz przesyłki urzędowe, wysłane przez Ministerstwo Komunikacji i jego organa względnie korespondencja i paczki przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej przesyłane pomiędzy centralą przedsiębiorstwa i jego placówkami lub pomiędzy poszczególnymi placówkami oraz pocztą dyplomatyczną Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Ministerstwo Komunikacji przypomina, że winny przyjmowania, przesyłania lub doręczania przedmiotów, objętych wyłącznością na rzecz Poczty, ulega w myśl tejże ustawy karze grzywny do tysiąca złotych względnie aresztu do jednego miesiąca lub obydwu karom łącznie.

Nr L-III/513/5.

VI. UKŁADY I POROZUMIENIA W SPRAWIE POLSKICH LINII LOTNICZYCH ZAGRANICĄ.

364.

1) Układ pomiędzy Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, a Ministerstwem Przemysłu i Handlu Królestwa Rumunii w sprawie eksploatacji linii regularnej komunikacji lotniczej Warszawa — Bukareszt, uzupełniony protokółem dodatkowym, podpisanym w Bukareszcie dnia 2 maja 1931 r. w sprawie przedłużenia linii z Bukarsztu do Sofii i Salonik.

Niżej podpisani upełnomocnieni, delegaci Ministerstwa Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwa Przemysłu i Handlu Królestwa Rumunii na podstawie art. art. 1 i 17 Umowy między Rzecząpospolitą Polską a Królestwem Rumunii w sprawie eksploatacji linij regularnej komunikacji powietrznej, podpisanej w Warszawie, dnia 9 maja 1930 r., zgodzili się na następujące postanowienia:

*) Tekst jednolity Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 63, poz. 481.

§ 1.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu Królestwa Rumunii wyznacza . . . . . ., jako przedsiębiorstwo rumuńskie, które winno eksploatować regularną linię komunikacji lotniczej Bucuresti — Warszawa i z powrotem.

Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej wyznacza Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością Polskie Linie Lotnicze „Lot", jako przedsiębiorstwo polskie, które winno eksploatować regularną linię komunikacji lotniczej Warszawa — Bucuresti i z powrotem.

§ 2.

Umawiające się Władze ustalają jako miejsca lądowania na linii przewidzianej w § 1-ym lotniska miast następujących:

Warszawa — Lwów — Cernauti — Galati — Bucuresti.

§ 3.

Przedsiębiorstwa lotnicze, wskazane przez obydwie Umawiające się Władze będą eksploatowały linię wymienioną w § 1 w ten sposób, że każde przedsiębiorstwo będzie miało prawo wykonywania po 3 loty w tygodniu w każdą stronę.

Loty w każdą stronę będą wykonywane na przemian co drugi dzień, z wyjątkiem niedziel.

Dni ustalone dla każdego przedsiębiorstwa będą mogły być zamieniane co rok.

§ 4.

Obydwie Umawiające się Władze zgadzają się na upoważnienie każdego z dwuch przedsiębiorstw do wykonywania w swoim dniu lotów dodatkowych pod warunkiem, że każdy z płatowców będzie obciążony przy odlocie conajmniej w stosunku 75% swego tonażu w ciągu całego czasu przelotu.

§ 5.

Każde z przedsiębiorstw będzie mogło uskuteczniać obsługę linii wymienionej w § 1-ym w dnie przeznaczone dla drugiego przedsiębiorstwa i w jego zastępstwie natychmiast po oświadczeniu drugiej Umawiającej się Władzy, że przedsiębiorstwo przez nią wskazane nie zamierza korzystać z prawa latania, przysługującego mu na mocy § 3 niniejszego Porozumienia.

W wypadku eksploatowania linii lotniczej wyłącznie przez przedsiębiorstwo tylko jednej z Umawiających się Władz, drugie przedsiębiorstwo nie będzie miało prawa rozpoczęcia eksploatacji tej linii przed upływem 4 miesięcy od daty zawiadomienia drugiej Władzy o zamiarze rozpoczęcia przez siebie tej eksploatacji.

§ 6.

Umawiające się Władze zgadzają się na to, aby zezwolić żeby jedno z przedsiębiorstw na żądanie drugiego przedsiębiorstwa i w jego zastępstwie mogło wykonywać loty w dniu przewidzianym w rozkładzie lotów dla tego drugiego przedsiębiorstwa, według warunków, które będą ustalone pomiędzy tymi przedsiębiorstwami.

§ 7.

Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej na mocy art. 4-go Umowy wspomnianej na wstępie niniejszego porozumienia zobowiązuje się upoważnić przedsiębiorstwo wyznaczone przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu Królestwa Rumunii do korzystania z lotnisk:

w Warszawie i we Lwowie.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu Królestwa Rumunii na mocy art. 4 Umowy wspomnianej na wstępie niniejszego porozumienia zobowiązuje się upoważnić przedsiębiorstwo wyznaczone przez Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej do korzystania z lotnisk:

w Bucuresti — Galati — Cernauti.

Korzystanie wymienione wyżej obejmuje: korzystanie z samych lotnisk, korzystanie z dworców lotniczych (miejsce dla administracji), korzystanie z miejsca dla warsztatów, korzystanie z lotnisk pomocniczych, korzystanie z hangarów i urządzeń oraz służb pomocniczych lotniskowych, tak na samych lotniskach, jak wzdłuż szlaku lotniczego, jak np. oświetlenie lotnisk, oświetlenie dróg lotniczych, służby meteorologiczna i radioelektryczna, wszystko niezbędne dla sprawnej i regularnej eksploatacji linij komunikacji powietrznej i rozumie się w granicach możliwości i posiadanych środków.

Szczegóły dotyczące tego korzystania będą określone w koncesjach wydanych przedsiębiorstwom.

Postanowiono, że w r. 1930 korzystanie to będzie bezpłatne.

§ 8.

Obydwie Umawiające się Władze udzielą obopólnie przedsiębiorswom koncesję na eksploatację linii wspomnianej w § 1-ym bezpośrednio po wejściu w życie niniejszego Porozumienia.

§ 9.

W koncesjach, o których mowa, poza zobowiązaniami, nałożonymi przez art. 10 Umowy wspomnianej na wstępie, przedsiębiorstwa koncesjonowane będą zobowiązane do:

a) zawarcia umowy z drugim przedsiębiorstwem dla zapewnienia ich ścisłej współpracy na liniach wyżej wskazanych a mianowicie co się tyczy ustalania rozkładów lotów, taryf oraz przepisów, regulujących przewozy osób, bagaży i towarów.

Powyższe rozkłady lotów, taryf i przepisy winny być przedstawione do zatwierdzenia obydwu Umawiających się Władz conajmniej na 4 tygodnie przed ich wejściem w życie.

b) Dostarczania dowodów ubezpieczenia się od strat, które mogą ponieść osoby trzecie, a które mogą powstać wskutek komunikacji lotniczej na liniach będących w mowie. Umawiające się Władze będą uważały jako dowody wystarczające odnośne zaświadczenie wystawione przez właściwe władze lotnicze drugiego Państwa.

c) Przedstawiania władzy, udzielającej koncesji, wykazu imiennego personelu, jak również wykazu samolotów, używanych przez przedsiębiorstwo koncesjonowane na linii wyżej wspomnianej,

d) zapewnienia drugiemu przedsiębiorstwu możności korzystania ze wszystkich instalacyj technicznych, jak również służb administracyjnych, z których korzysta przedsiębiorstwo krajowe.

§ 10.

Porozumienie niniejsze będzie mogło być zmienione w drodze bezpośredniego porozumienia między dwoma Umawiającymi się Władzami.

§ 11.

Porozumienie niniejsze będzie ważne dopiero po zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministra Przemysłu i Handlu Królestwa Rumunii.

Obydwa Ministerstwa zawiadomią się wzajemnie o tym zatwierdzeniu .

Porozumienie niniejsze wejdzie w życie z dniem wejścia w moc obowiązującą Umowy między Rzecząpospolitą Polską a Królestwem Rumunii w sprawie eksploatacji linij regularnej komunikacji powietrznej, podpisanej w Warszawie dn. 9 maja 1930 r. i będzie obowiązywało tak długo, jak długo będzie obowiązywała wspomniana Umowa.

Parafowane przez delegatów Ministra Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministra Przemysłu i Handlu Królestwa Rumunii dnia 1 lutego 1930 r. w Warszawie.

Protokół dodatkowy.

Niżej podpisani upełnomocnieni delegaci Ministerstwa Przemysłu i Handlu Królestwa Rumunii i Ministerstwa Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie postanowień, podpisanego w Bukareszcie dn. 2 maja 1931 r. Układu dodatkowego do Umowy między Królestwem Rumunii, a Rzecząpospolitą Polską, w sprawie eksploatacji linij regularnej komunikacji powietrznej, podpisanej w Warszawie dnia 9 maja 1930 r., zgodzili się na następujące postanowienia:

Wszelkie postanowienia Porozumienia z dn. 1 lutego 1930 r. ze zmianami wprowadzonymi na mocy wymiany pism Nr 0104 z dn. 15 stycznia 1931 r. (Ministerstwo Przemysłu i Handlu Rumunii) i Nr L/343/31/P z dn. 29 stycznia 1931 r. (Ministerstwo Komunikacji Polski) będą miały również zastosowanie do przedłużeń:

a) linii lotniczej Bukareszt — Warszawa do Gdyni i do granicy polskiej z Wolnym Miastem Gdańskiem i z powrotem, oraz

b) linii lotniczej Warszawa — Bukareszt do granicy rumuńskiej w kierunku na Sofię i z powrotem,

z tym zastrzeżeniem, że paragrafy 1, 2, 7 i 11 w odniesieniu do przedłużeń linii wymienionych wyżej (a i b) otrzymają odnośne brzmienie dodatkowe następujące:

do par. 1.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu Królestwa Rumunii wyznacza . . . . . . jako przedsiębiorstwo rumuńskie, które winno eksploatować przedłużenie linii Bukareszt — Warszawa do Gdyni i do granicy polskiej z Wolnym Miastem Gdańskiem i z powrotem.

Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej wyznacza Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością „Polskie Linie Lotnicze „Lot", jako przedsiębiorstwo polskie, które winno eksploatować przedłużenie linii Warszawa — Bukareszt do granicy rumuńskiej w kierunku na Sofię i z powrotem.

do par. 2.

Rząd Polski wyznacza jako miejsce lądowania na przedłużeniu linii Bukareszt — Warszawa lotniska miast następujących:

Gdynia, a do czasu ukończenia lotniska w Gdyni, lotnisko miasta Pucka.

do par. 7.

Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej zobowiązuje się upoważnić przedsiębiorstwo wyznaczone przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu Królestwa Rumunii do korzystania z lotniska w Gdyni, a do czasu ukończenia tego ostatniego z lotniska miasta Pucka.

Ustala się, że na rok 1931 korzystanie to będzie bezpłatne i że wszelkie korzyści, jakiegokolwiek byłoby rodzaju przyznane przez jedną z Umawiających się Władz na obszarze swojej kompetencji, przedsiębiorstwu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Władzę, będą wzajemnie przyznane przez tę ostatnią Władzę przedsiębiorstwu wyznaczonemu przez pierwszą Umawiającą się Władzę.

do par. 11.

Niniejszy Protokół Dodatkowy będzie ważny dopiero po zatwierdzeniu przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu Królestwa Rumunii i Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej.

Obydwa Ministerstwa zawiadomią się nawzajem o tym zatwierdzeniu.

Niniejszy Protokół Dodatkowy do Porozumienia z dnia 1 lutego 1930 r. wejdzie w życie tego samego dnia co i Układ Dodatkowy do Umowy wyżej wymienionej i będzie obowiązywał tak długo, jak i wspomniany Układ.

365.

Układ pomiędzy Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwem Aeronautyki Republiki Greckiej, w sprawie eksploatacji na obszarze greckim linii komunikacji lotniczej Warszawa — Bukareszt — Sofia — Saloniki.

Niżej podpisani upełnomocnieni delegaci Ministerstwa Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwa Aeronautyki Republiki Greckiej na podstawie artykułów 1 i 17, podpisanej w Atenach dn. 22 kwietnia 1931 r. Konwencji pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Republiką Grecką w sprawie eksploatacji linij regularnej komunikacji lotniczej, zgodzili się na następujące postanowienia.

§ 1.

Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej wyznacza Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością „Polskie Linie Lotnicze „Lot" jako przedsiębiorstwo polskie, mające eksploatować na obszarze greckim linię regularnej komunikacji lotniczej:

Lwów — Bukareszt — Sofia — Saloniki i z powrotem.

Ministerstwo Aeronautyki Republiki Greckiej wyznacza Spółkę Akcyjną „Towarzystwo Greckie Komunikacyj Lotniczych" jako przedsiębiorstwo greckie, mające eksploatować na obszarze polskim linie regularnej komunikacji lotniczej:

Saloniki — Sofia — Bukareszt — Lwów i z powrotem.

§ 2.

Szczegółowe warunki eksploatacji przez przedsiębiorstwa koncesjonowane linii wymienionej w paragrafie poprzednim, będą określone w koncesjach wydanych:

a) przez Ministerstwo Komunikacji Polski przedsiębiorstwu greckiemu,
b) przez Ministerstwo Aeronautyki Greckiej przedsiębiorstwu polskiemu.

Koncesje te będą wydane:

a) przedsiębiorstwu polskiemu niezwłocznie po podpisaniu niniejszego Układu,
b) przedsiębiorstwu greckiemu niezwłocznie po zażądaniu tego przez Rząd Grecki.

Koncesje, o których mowa, mogą być poddawane rewizji co dwa lata na żądanie każdej z Umawiających się Władz.

§ 3.

Ministerstwo Komunikacji Polski wyznacza lotnisko w Skniłowie (Lwów), jako miejsce lądowania obowiązkowego dla przedsiębiorstwa greckiego na obszarze polskim.

Ministerstwo Aeronautyki Grecji wyznacza tymczasowo lotnisko w Sédés (Saloniki), jako miejsce lądowania obowiązkowego dla przedsiębiorstwa polskiego na obszarze greckim.

Miejsce lądowania obowiązkowego na obszarze greckim zostanie przeniesione z lotniska w Sédés na lotnisko w Mikra po urządzeniu tego ostatniego w celu zapewnienia regularnej komunikacji lotniczej.

§ 4.

Każde przedsiębiorstwo koncesjonowane będzie miało prawo wykonywać na linii, o której mowa, po 3 loty tygodniowo w każdym kierunku.

Ilość lotów do wykonania w ciągu tygodnia w każdym sezonie, jak również dnie i rozkłady tych lotów będą ustalone na mocy wspólnego porozumienia pomiędzy przedsiębiorstwami koncesjonowanymi.

Jeżeli obydwa przedsiębiorstwa nie będą mogły dojść do porozumienia, obydwa właściwe Ministerstwa ustalą w drodze bezpośredniego porozumienia dnie lotów i ich rozkłady.

§ 5.

Obydwie umawiające się Władze zobowiązują się, zgodnie z art. 5 Koncesji wymienionej we wstępie niniejszego Układu, upoważnić odnośne przedsiębiorstwa koncesjonowane do korzystania z lotnisk w Sédés lub Mikra (Saloniki) i w Skniłowie (Lwów).

Korzystanie to będzie obejmowało:

a) korzystanie z terenów lądowania,
b) korzystanie z dworców lotniczych (łącznie z lokalami dla służby administracyjnej przedsiębiorstw),
c) korzystanie z hangarów i pomieszczeń dla warsztatów i magazynów,
d) korzystanie ze służb pomocniczych i urządzeń, znajdujących się zarówno na lotniskach, jak i wzdłuż linii (tereny pomocnicze, oświetlanie lotnisk, oświetlanie dróg powietrznych, służby: meteoro-

logiczna i radiotechniczna itd.), koniecznych dla regularnej eksploatacji omawianej linii lotniczej.

Szczegóły korzystania ze wszystkich wymienionych wyżej służb i urządzeń będą określone w koncesjach, udzielonych przedsiębiorstwom.

§ 6.

Ponieważ linia omawiana będzie przechodziła przez obszary Państw następujących: Grecja — Bułgaria — Rumunia i Polska, obydwie Umawiające się Władze, w celu zapewnienia regularnej i sprawnej eksploatacji tej linii, zobowiązują się uczynić ze swej strony wszystko możliwe, aby uzgodnić współpracę odnośnych służb (połączenia meteorologiczne, radiotechniczne itd.) pomiędzy swoimi służbami, a służbami innych Państw, wyżej wymienionych.

§ 7.

Każde przedsiębiorstwo koncesjonowane będzie obowiązane:

a) podawać do wiadomości Ministerstwu, które mu wydało koncesję, taryfy i przepisy normujące przewóz osób, bagażu i towarów, jak również rozkłady lotów, conajmniej na cztery tygodnie przed wejściem ich w życie.

b) podawać do wiadomości temuż Ministerstwu wykaz imienny personelu, jak również wykaz samolotów czynnych na obszarze Kraju tego Ministerstwa,

c) przedstawić temu samemu Ministerstwu zaświadczenie o ubezpieczeniu się od szkód, które mogą być spowodowane przez przedsiębiorstwo.

Za wystarczający dowód gwarancji ubezpieczenia będzie uważane zaświadczenie wydane przez każde właściwe Ministerstwo własnemu przedsiębiorstwu.

§ 8.

Niniejszy Układ będzie ważny dopiero po zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji Polski i Ministra Aeronautyki Grecji.

Obydwa Ministerstwa zawiadomią się nawzajem o tym zatwierdzeniu.

Układ niniejszy wejdzie w życie z dniem wejścia w moc obowiązującą Konwencji pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Republiką Grecką w sprawie eksploatacji linij regularnej komunikacji lotniczej, podpisanej w Atenach dnia 22 kwietnia 1931 r. i będzie obowiązywał tak długo, jak i wspomniana Konwencja.

Układ niniejszy może być poddawany rewizji co dwa lata, na uprzednie conajmniej sześciomiesięczne żądanie każdej z obydwu Umawiających się Władz.

Podpisane przez Delegatów Ministerstwa Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwa Aeronautyki Republiki Greckiej dnia 22 kwietnia 1931 r. w Atenach.

366.

Układ pomiędzy Ministerstwem Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwem Powietrza Republiki Francuskiej w sprawie eksploatacji linij lotniczych handlowych.

Na podstawie artykułów I i X Konwencji pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Republiką Francuską, dotyczącej eksploatacji linij lotniczych handlowych, podpisanej w Warszawie dnia 2 sierpnia 1930 r., niżej podpisani przedstawiciele upełnomocnieni Ministerstwa Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej oraz Ministerstwa Powietrza Republiki Francuskiej, zgodzili się na następujące postanowienia:

A. **Linia Paryż — Strasburg — Praga — Warszawa.**

Artykuł 1.—Ministerstwo Powietrza Republiki Francuskiej wyznacza Międzynarodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej, spółka akcyjna o kapitale zakładowym 8.250.000 fr., z siedzibą w Paryżu (22 rue des Pyramides), jako przedsiębiorstwo francuskie, mające eksploatować na terytorium polskim linię lotniczą Paryż — Strasburg — Praga — Warszawa.

Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej wyznacza Towarzystwo „Polskie Linie Lotnicze „Lot", spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie ((Marszałkowska 138), jako przedsiębiorstwo polskie, mające eksploatować na terytorium francuskim linie lotnicze Warszawa — Praga — Strasburg — Paryż.

Obydwie Umawiające się Władze udzielą wzajemnie przedsiębiorstwom, wyznaczonym powyżej, koncesje na eksploatację linii, o której mowa, niezwłocznie po wejściu w życie porozumienia niniejszego na prośbę przedsiębiorstwa upoważnionego.

Każda z Władz Umawiających się zastrzega sobie prawo wyznaczenia w każdym czasie innego krajowego przedsiębiorstwa żeglugi powietrznej w miejsce przedsiębiorstwa koncesjonowanego. W tym przypadku koncesja udzielona utraci swoją ważność, a nowa koncesja analogiczna zostanie przez drugą Umawiającą się Władzę udzielona niezwłocznie nowemu przedsiębiorstwu na jego prośbę. Przedsiębiorstwo odwołane przez jedną z Umawiających się Władz nie będzie mogło żądać z tego powodu żadnego odszkodowania od drugiej Umawiającej się Władzy.

Artykuł 2. Towarzystwa wyznaczone powyżej będą eksploatowały linię wskazaną w paragrafie 1 na zasadach równości i wzajemności całkowitej, a w szczególności:

a) każde Towarzystwo będzie miało prawo wykonywania jednakowej ilości lotów w każdym kierunku,

b) Ilość i sposób wykorzystania tych lotów do wykonania przez każde z Towarzystw będą ustalane corocznie w drodze bezpośredniego porozumienia pomiędzy zainteresowanymi władzami lotniczymi,

c) Loty, których jedno z Towarzystw nie będzie w stanie wykonywać, będą mogły być wykonywane przez drugie Towarzystwo,

d) Obydwa Towarzystwa będą mogły zawrzeć umowę eksploatacyjną, aby zapewnić możliwie najściślejszą współpracę pomiędzy nimi, w szczególności w dziedzinie handlowej,

e) Taryfy i rozkłady lotów będą ustalone na wniosek Towarzystw w drodze porozumienia pomiędzy właściwymi władzami każdego z Państw.

Artykuł 3. Częstość przelotów do wykonania na linii przez obydwa Towarzystwa ustala się ogólnie na 7 lotów tam i z powrotem w tygodniu od 1-go stycznia do 31 grudnia.

Artykuł 4. Towarzystwo francuskie może zatrudniać na terytorium polskim jedynie obywateli polskich lub francuskich.

Towarzystwo polskie może zatrudniać na terytorium francuskim tylko obywateli francuskich lub polskich.

Zatrudnianie obywateli państw trzecich będzie zależało od zgody właściwych władz lotniczych każdej z Władz Umawiających się.

Art. 5. W przypadku naruszenia przepisów międzynarodowych lub krajowych każda z Obydwu Umawiających się Władz będzie mogła zażądać odwołania pracowników przedsiębiorstwa koncesjonowanego. W przypadku naruszeń poważnych lub powtarzających się Władza ta może zażądać odwołania samego przedsiębiorstwa.

Artykuł 6. Lista imienna personelu zatrudnionego na terytorium francuskim przez Towarzystwo Polskie i na terytorium polskim przez Towarzystwo Francuskie, będzie przedstawiona przez każde z Towarzystw Władzom drugiego kraju umawiającego się.

Każde z Przedsiębiorstw Upoważnionych powinno zatrudniać na terytorium drugiego Państwa Umawiającego się w miarę wszelkich możliwości krajowców w charakterze personelu niewykwalifikowanego.

Artykuł 7. Towarzystwa dostarczą wykaz samolotów używanych na częściach linii przebiegającej na obszarze każdej z Władz Umawiających się.

Artykuł 8. Każda z Władz Umawiających się odda w granicach możliwości i istniejących środków do dyspozycji Towarzystwa przynależnego do drugiej Władzy Umawiającej się, hangary, tereny lotniskowe i różne lokale na nich oraz wszelkie urządzenia naziemne, konieczne do funkcjonowania linii.

Artykuł 9. Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej przyzna Towarzystwu Francuskiemu, na czas trwania koncesji, której udzieli temu Towarzystwu w wykonaniu niniejszego Porozumienia, poniżej wyliczone przywileje, które będą stanowiły subwencję za służbę przewozu publicznego i poczty, zapewnioną przez Towarzystwo Francuskie.

Przywileje te są następujące:

1) użytkowanie bezpłatne wszelkich urząurządzeń koniecznych do eksploatacji technicznej i handlowej linii, mianowicie: hangarów, terenów lotniskowych i różnych lokali na nich dla biur, magazynów i warsztatów, jak również urządzeń naziemnych, składów benzyny oraz służby meteorologicznej i radiotechnicznej wewnętrznej.

   Utrzymanie i konserwacja bieżąca urządzeń powietrznych Towarzystwa będzie odbywała się na jego rachunek.

2) Towarzystwo będzie korzystało z postanowień obowiązujących ustaw polskich w tym wszystkim, co się tyczy ulg lub zwolnienia od podatków, z których będą miały możność korzystania Towarzystwa przewozu publicznego lub pracujące w celach użyteczności publicznej.

Gdy Towarzystwo Polskie rozpocznie na terytorium francuskim eksploatację wymienionej linii, Ministerstwo Powietrza Republiki Francuskiej przyzna temu Towarzystwu w ramach ustaw francuskich takie same przywileje, jakie są przyznane Towarzystwu Francuskiemu na terytorium polskim.

Artykuł 10. Przedsiębiorstwa koncesjonowane nie będą mogły bez uprzedniej zgody obydwu Władz Umawiających się odstępować ani całkowicie, ani też częściowo koncesji, o których mowa innym przedsiębiorstwom.

B. Linia Paryż—Berlin—Poznań—Warszawa.

Artykuł 11. Warunki eksploatacji tej linii zostaną unormowane w drodze nowego porozumienia, gdy spełnią się warunki ustalone w Protokóle Dodatkowym do Konwencji z dn. 2 sierpnia 1930 r. (oświadczenia dodatkowe do art. 1 § 2 tej Konwencji).

Artykuł 12. Porozumienie niniejsze będzie ważne dopiero po zatwierdzeniu go przez Ministra Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministra Powietrza Republiki Francuskiej.

Obydwaj Ministrowie zawiadomią się wzajemnie o tym zatwierdzeniu.

Porozumienie niniejsze będzie miało ten sam okres trwania co i Konwencja, dotycząca eksploatacji lotniczych linij handlowych, podpisana w Warszawie dn. 2 sierpnia 1930 r. pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Republiką Francuską.

Wejdzie ono w życie po otrzymaniu odnośnych zatwierdzeń przewidzianych w ustępie 1 wyżej.

Jednakże będzie ono mogło być poddawane rewizji co dwa lata na żądanie jednej z Władz Umawiających się po uprzednim sześciomiesięcznym uprzedzeniu.

Podpisane przez delegatów Ministerstwa Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwa Powietrza Republiki Francuskiej dn. 10 lipca 1931 r.

VII. SPORT I STOWARZYSZENIA LOTNICZE.

367.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 18 listopada 1931 r. w sprawie ulg przewozowych dla sprzętu lotniczego:

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że została wprowadzona taryfa ulgowa dla przewozu sprzętu lotniczego, mianowicie ulga wynosi 25% w stosunku do taryfy normalnej.

Do czasu wprowadzenia urzędowych wzorów zaświadczeń, zainteresowane instytucje mogą narazie korzystać z załączonego wzoru tymczasowego w porozumieniu z miejscowymi władzami kolejowymi.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia jednocześnie, że z dniem wydania niniejszego okólnika nie będzie przyjmowało nadal podań o przyznawanie ulg przewozowych dla sprzętu lotniczego.

Wzór tymczasowy.

GRZBIET ŚWIADECTWA Nr . . . . . .

na przewóz sprzętu lotniczego według taryfy wyjątkowej R. 5

Rodzaj sprzętu . . . .

. . . .

. . . .

Ilość . . . .

Od stacji . . . .

Do stacji . . . .

Właściciel sprzętu . . . .

Adres . . . .

Odbiorca . . . .

Adres . . . .

. . . . dn. . . . .

Podpis wydającego świadectwo . . . .

Podpis odbierającego świadectwo . . . .

Nazwa instytucji . . . .

Adres . . . .

ŚWIADECTWO Nr . . . . .

na przewóz sprzętu lotniczego według taryfy wyjątkowej R. 5.

Rodzaj sprzętu . . . .

. . . .

. . . .

Ilość . . . .

Od stacji . . . .

Do stacji . . . .

Właściciel sprzętu . . . .

Adres . . . .

Odbiorca . . . .

Adres . . . .

. . . . dn. . . . .

Podpis wydającego świadectwo . . . .

Nr L. — I/77/3.

368.

Okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dn. 11 kwietnia 1932 r. w sprawie szkód przy lądowaniu przymusowym.

W wypadkach przymusowego lądowania statku powietrznego poza terenem lotniska, przymusowe lądowanie spowodować może w zależności od pory roku oraz rodzaju gruntów, na których nastąpiło, pewne mniej lub więcej dotkliwe szkody dla właściciela gruntu.

Według art. 71 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14.III. 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294) *), skargi o wynagrodzenie za szkody wynikłe z użycia statku powietrznego mogą być wnoszone do sądu. Do dochodzenia zatym szkód i strat poniesionych z tego tytułu, przewidziana jest w prawie lotniczym zwykła droga sądowa.

Ponieważ jednak szkoda wyrządzona wskutek przymusowego lądowania statku powietrznego na gruntach rolnych nie jest zazwyczaj znaczną, oraz, że osoby zarówno fizyczne, jak i prawne, użytkujące statki powietrzne, z reguły nie uchylają się od obowiązku wynagrodzenia jej, przeto sprawa w znacznie szybszym czasie i z pożytkiem dla obu stron może być zlikwidowana przez zainteresowanych w drodze ugodowej.

Z omawianym zagadnieniem związana jest jednak kwestia oszacowania wyrządzonej szkody zarówno przy postępowaniu ugodowym, jak i na żądanie poszkodowanego przed wniesieniem sprawy do sądu.

Właściciele gruntów zwracają się zazwyczaj do władz gminnych, z żądaniem stwierdzenia rozmiaru szkody wyrządzonej przez przymusowe lądowanie. Władze gminne dokonywują tego najczęściej na podstawie obliczeń samych zainteresowanych, które nie zawsze są zgodne z rzeczywistością, a brak stałego kryterium przy obliczaniu szkód, powiększa jeszcze znaczną niejednolitość postępowania w tym kierunku.

*) Tekst jednolity Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437, ar. 69.

Celem usunięcia tej niewłaściwości Ministerstwo Spraw Wewnętrznych podaje poniżej tabelę orientacyjną, która ułatwi organom gminnym stwierdzenie faktycznych rozmiarów szkody, i która służyć winna jako środek pomocniczy przy ugodowym załatwianiu sprawy.

Ministerstwo zaznacza, że tabela uwzględnia średnio wysokie plony przy **całkowitym** (100%-owym) zniszczeniu zasiewów, co oczywiście nie zawsze będzie miało miejsce, oraz wyjaśnia, że wobec zmienności cen produktów rolnych szkody określone są w **kilogramach plonu z 1 ara gruntu.** Szkodę obliczać za tym należy według cen rynkowych zniszczonego produktu rolnego tej jakości i gatunku, jaki był zasiany z uwzględnieniem obszaru, który uległ zniszczeniu (całkowicie, czy też tylko częściowo).

Tabela orientacyjna.

Pszenica, kukurydza	25 kg ziarna
Żyto, owies, jęczmień, bobik, wyka, groch	20 „ „
Rzepak, len, konopie, proso	16 „ „
Gryka, soczewica, seradela	10 „ „
Koniczyny	2 „ „
Buraki cukrowe i pastewne	18 „ „
Łubin	12 „ „
Marchew	7 „ „
Tytoń	16 „ liści
Ziemniaki	120 „ kłębów
Buraki cukrowe	210 korzeni
„ pastewne	300 „
Marchew pastewna, cykoria	300 „
Warzywa	50 pszenicy konsumc.

Podając powyższe do wiadomości Ministerstwo Spraw Wewnętrznych prosi Pana Wojewodę o wydanie dalszych zarządzeń w kierunku pouczenia władz gminnych o należytym postępowaniu w omawianych sprawach.

Jednocześnie załącza się wzór protokółu. jaki w omawianych wypadkach może być sporządzony:

WŁAŚCICIEL STATKU POWIETRZNEGO

. . . .

PILOT . . . .

PROTOKÓŁ.

W sprawie wyrządzonych szkód w czasie międzylądowania w . . . w dniu . . „ lecąc z . . . . do . . . . na samolocie SP—...

W obecności (władzy — świadków) pp. . . . . stwierdza się, że z powodu międzylądowania, wyrządzono pp. . . . . zamieszkałemu (ym) w . . . . szkody następujące:

Wysokość szkód obecni określają na sumę . . . .

Uwagi:

Podpisy:

Przedstawiciela władzy miejscowej . . .

Pilota lub świadków. Osób poszkodowanych.

Nr 44/65/9.

369.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 22 lipca 1932 r. w sprawie zarobkowania zapomocą samolotów przez Aerokluby.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że uprawianie lotów zarobkowych zapomocą statków powierznych podpada pod postanowienie ust. 1 art. 44 prawa lotniczego (Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr 31, poz. 294) *) i wskutek tego może się odbywać jedynie na zasadzie koncesji, udzielonej przez Ministerstwo Komunikacji, zgodnie z postanowieniami art. 8 lit. d) tegoż prawa.

Dokonywanie lotów zarobkowych bez koncesji podlega na mocy postanowienia art. 70 punkt 1) prawa lotniczego, karze aresztu do sześciu tygodni lub grzywnie do dwóch tysięcy złotych; jeżeli czyn popełniono z niedbalstwa, wymierza się w braku szczególnych okoliczności obciążających grzywnę.

W związku z powyższym poleca się zawiadomić o tym Aerokluby Lotnicze, działające na danym lotnisku, a w razie dalszego uprawiania przez te kluby zarobkowych lotów bez uzyskania na to koncesji od M. K., kierować do miejscowych władz powiatowych administracji ogólnej (starostw), za pośrednictwem urzędujących na lotnisku organów policji państwowej, doniesienia celem pociągnięcia winnych do odpowiedzialności karno-administracyjnej.

Nr L. — I/39/24

---

*) Tekst jednolity Dz. U. R P. z 1935 r. Nr 69. poz. 437.

VIII. SZYBOWNICTWO.

370.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 20 października 1932 r. w sprawie numerów ewidencyjnych szybowców.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że zainteresowane instytucje obowiązane są nadsyłać Ministerstwu każdorazowo następujące dane:

1. co do szybowców zamówionych, miejsce i termin rozpoczęcia budowy,

2. co do szybowców będących w budowie: przybliżony termin ukończenia budowy,

3. szybowce gotowe do ostatecznego odbioru muszą być również zgłoszone do Ministerstwa Komunikacji celem nadania numeru ewidencyjnego.

Umieszczanie numerów ewidencyjnych na szybowcach winno się odbywać w sposób następujący:

Rodzaj i wymiary cyfr:

Odległość od przedniego dźwigara . . . . ca	5 cm
Odległość od brzegu płata . . .	10—15 „
Wysokość cyfr	15 „
Szerokość cyfr	8 „
Grubość „	2 „
Odstęp między cyframi . . .	5 „

Numery muszą być malowane w kolorze czarnym (lakierem) na obu płatach z wierzchu i od spodu i zwrócone w kierunku lotu.

Przy szybowcach kadłubowych numery muszą być ponadto malowane na obydwóch stronach kadłuba w połowie odległości między tylną krawędzią płata i przednią krawędzią statecznika poziomego.

(Na płatach jednodźwigarowych numery muszą być malowane w odległości 30—40 cm od krawędzi przedniej).

Nr L. — III/571/28.

371.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 5 września 1932 r. w sprawie badania kandydatów na pilotów szybowcowych.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości organizacyj i stowarzyszeń uprawiających szybownictwo, że badania lekarskie na pilotów szybowcowych przeprowadzają poradnie sportowo-lekarskie przy ośrodkach Wychowania Fizycznego w następujących miastach:

1. Warszawa
2. Lublin
3. Łuck
4. Grodno
5. Wilno
6. Białystok
7. Łódź
8. Kraków
9. Katowice
10. Lwów
11. Poznań
12. Toruń
13. Bydgoszcz
14. Brześć n/Bugiem
15. Przemyśl
16. Kielce

Kadydaci, zgłaszający się w powyższych poradniach winni posiadać zaświadczenie, stwierdzające przynależność do jednej z organizacyj, uprawiających szybownictwo (klub lotniczy, koło szybowcowe itp.).

Nr L.--I/187/6.

372.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 21 września 1932 r. w sprawie kwalifikowania szybowców.

Dopuszczanie szybowców do wykonywania poszczególnych kategoryj lotów bezsilnikowych, może nastąpić po stwierdzeniu przez upoważnioną do tego przez Ministerstwo Komunikacji osobę, że szybowiec odpowiada wymaganym do danej kategorii lotów warunkom

Za podstawę do klasyfikacji szybowców tymczasowo przyjmować należy następujące współczynniki wytrzymałościowe dla:

1) skrajnego przedniego położenia środka parcia „nA"

2) maksymalnego momentu skręcającego „nC"

3) lądowania „nL"

Współczynniki powyższe oraz inne warunki w zależności od kategorii lotów, do których szybowiec może być użyty, przedstawiają się następująco:

1) **Loty szkolne ślizgowe** (V wiatru przy ziemi $<$ Vopt. szybowca, nie przekracza 12 m/sek.)

$n_A > 6$
$n_C > 1$
$n_L > 8$

2) **Loty żaglowo terenowe** (zbocza gór) — (V wiatru przy ziemi $\leq$ 1,2 Vopt. szybowca)

$n_A \geq 7$

$n_C \geq 1{,}25$

$n_L \geq 6$

3) **Loty żaglowe bez ograniczeń** (zbocza, prądy termiczne, burze) (start zapomocą lin gumowych przy V wiatru przy ziemi $\leq$ 1,2 Vopt. szybowca)

$n_A \geq 8$

$n_C \geq 1{,}5$

$n_L \geq 6$

4) **Loty holowane za samochodem przy szkoleniu wstępnym** (V wiatru przy ziemi $\leq$ 8 m/sek.)

$n_A \geq 6$

$n_C \geq 1$

$n_L \geq 8$

5) **Loty holowane za samochodem** (V wiatru przy ziemi $\leq$ 8 m/sek.)

$n_A \geq 8$

$n_C \geq 1$

$n_L \geq 6$

a) jednocześnie ze współczynnikiem w punktach 4 i 5) obowiązuje używanie liny o długości:

L = 2,2 H. (Lina nie może być jednak krótsza od 80 m.)

H = wysokość lotu na holu za samochodem.

b) podczas lotów wymienionych w punkcie 5) szybowiec może posiadać szybkość określoną przez wzór:

$$V \text{ szybowca} \leq \sqrt{\frac{1600\ p \,.\, n_A}{Cy \,.\, max^2}}$$ — czyli, że przy $n_A = 8$

V szybowca = 2.V. min. szybowca

gdzie „p" w kg/m² = obciążenie 1 m² skrzydła

„V" — szybkość szybowca przy Cy. max.

6) **Loty holowane za samolotem** (V wiatru przy ziemi $\leq$ 8 mtr.)

$n_A \geq 8$

$n_C \geq 1{,}5$

$n_L \geq 6$

a) długość liny holującej winna wynosić L 120 mtr.

b) Szybkość lotu za samolotem V $\leq$ 2 Vopt. szybowca.

c) dla wykonywania lotów określonych przez p. 4), 5) i 6) **szybowiec (samochód, samolot) muszą być zaopatrzone w urządzenia** do natychmiastowego **odczepienia liny**, przy czym w samolocie i szybowcu odczepienie liny musi wykonywać **pilot, prowadzący** samolot względnie szybowiec.

d) Dla wykonywania lotów określonych przez p. 5) i 6) szybowiec winien być zaopatrzony w szybkościomierz.

e) Do wykonywania lotów, o których mowa w p. 6) **szybowiec musi posiadać przewidziane miejsca na spadochrony dla całej załogi szybowca.**

f) Loty wyszczególnione w p. 5) i 6) w zasadzie powinny być wykonywane na szybowcach kadłubowych. Zezwolenie na odbywanie tych lotów na szybowcach innych rodzajów może wydać upoważniony organ Ministerstwa Komunikacji po każdorazowym rozpatrzeniu budowy danego szybowca.

g) Celem dopuszczenia szybowców do wszystkich kategoryj lotów, należy stwierdzić, że liczba drgań własnych skrzydła na minutę jest 120 drgań/min.

Nr L. III-/574/32.

373.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 30 stycznia 1933 r. w sprawie lotnictwa szybowcowego.

Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, że będąc najwyższym urzędem lotnictwa cywilnego w Państwie, nie może bezpośrednio zajmować się potrzebami i zamierzeniami poszczególnych ośrodków szybowcowych, pracujących w szybownictwie na ich lokalnych terenach, niezależnie od tego, czy chodzić będzie o organizacje społeczne czy prowincjonalne.

W wszelkich zamierzeniach organizacyjnych, wyszkoleniowych, materiałowych i finansowych w dziale szybownictwa, musi być przestrzegana w korespondencji istniejąca hierarchia organizacyjna, ponieważ w innym wypadku praca stałaby się niemożliwą.

W związku z powyższym Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że będzie przyjmować i rozpatrywać sprawy dotyczące szybownictwa, kierowane do Departamentu Lotnictwa Cywilnego wyłącznie przez:

1. Zarząd Główny L. O. P. P.
2. Aeroklub Rzeczypospolitej (P. K. S.).

Wszelka korespondencja w sprawach szybownictwa wpływająca do Ministerstwa Komunikacji inną drogą nie będzie rozpatrywaną.

Powyższe nie odnosi się do korespondencji, wynikającej z żądań Ministerstwa Komunikacji kierowanych bezpośrednio (w razie potrzeby) do prowincjonalnych organizacyj szybowcowych.

Nr L.-I/107/5.

IX. ŚWIADCZENIA NA RZECZ WOJSKA.

374.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 28 listopada 1930 r. w sprawie wynagrodzenia za samoloty używane jako środki przewozowe na rzecz wojska w czasie pokoju.

W związku z rozporządzeniem Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 6 marca br. (Dz. U. R. P. Nr 26, z dn. 10.IV. 1930 r., poz. 230), Ministerstwo Komunikacji po zapoznaniu się z wnioskami nadesłanymi przez Urzędy Wojewódzkie, a dotyczącymi stawek wynagrodzenia za samoloty, używane jako środki przewozowe na rzecz wojska w czasie pokoju i po uzgodnieniu tych wniosków z zasadami obliczenia subwencji dla lotnictwa komunikacyjnego i sportowego — ustaliło wzór do obliczania stawek, proponując go wszystkim Urzędom Wojewódzkim, jako najbardziej miarodajny, gdyż oparty na długoletnim doświadczeniu.

Mianowicie, oznaczając:

moc silnika w K. M.	przez a
cenę samolotu nowego seryjnego	„ b
„ silnika „ „	„ c

ustala się wartość poszczególnych elementów wzoru na obliczenie stawki za 1 godzinę lotu, jak następuje:

1) Koszt paliwa . . . . . . 0,25 a;

2) „ smarów . . . . 0,25 a;

3) Amortyzacja samolotu . . . $\frac{b}{500}$;

4) „ silnika . . . . . $\frac{c}{500}$;

5) Koszt remontu samolotu . . . $\frac{0{,}2\,b}{100}$;

6) „ „ silnika . . . $\frac{0{,}2\,c}{100}$;

sam wzór przyjmie wówczas postać:

$$0{,}25\,a + 0{,}05\,a + \frac{b}{500} + \frac{0{,}2\,b}{100} + \frac{c}{500} + \frac{0{,}2\,c}{100} = 0{,}3\,a + 0{,}004\,b + 0{,}004\,c = X$$

złotych (z zaokrągleniem najbliższych pełnych dziesiątków lub piątek).

Np. Obliczenie całkowitego kosztu godziny lotu dla samolotu P. Z. L. 5 z silnikiem Cirrus 85 KM.

Moc silnika	a =	85 KM.
Cena samolotu nowego	b =	10.000 zł
„ silnika „	c =	8.400 „

Wzór: 0.3 a + 0,004 b + 0,004 c = 0,3.85 + 0,004.10.000 + 0,004.8.400 = 25,5 + 40 + 33,6 = 99,1 zł należy zaokrąglić do 100 zł za 1 godzinę lotu.

Wartość niewiadomych a, b i c muszą podać właściciele samolotów na podstawie miarodajnych dokumentów. W wypadkach wątpliwych dane te podawać będzie Bureau Veritas *), względnie Ministerstwo Komunikacji.

Zdaniem Ministerstwa Komunikacji stosowanie tego wzoru do obliczania stawek będzie całkowicie sprawiedliwym rozwiązaniem sprawy, jeżeli chodzi o czysto techniczną stronę obowiązku dostarczania samolotów przez osoby i instytucje prywatne. Co do diet należących osobom pełniącym czynności członków załogi na samolotach dostarczanych wojsku, to wysokość ich winna być ustalona, zdaniem Ministerstwa Komunikacji w zależności od obowiązujących przepisów w połączeniu z lokalnymi warunkami danego województwa.

Nr L.-1952/30/17.

375.

Zestawienie przepisów dawniejszych, dotyczących bezpośrednio lub pośrednio lotnictwa cywilnego, ogłaszanych w innych organach urzędowych, a nie przedrukowanych w Dz. Urz. Min. Kom.

A. **Przepisy krajowe.**

I. **Przepisy dotyczące statków powietrznych i sprzętu lotniczego.**

1. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 5 kwietnia 1932 r. o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu, oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczaniu znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635).

2. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 7 marca 1933 r. o wyznaczeniu lotnisk i terenów specjalnych w celu przeprowadzania prób w locie oraz określeniu warunków tych prób,

(Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 221).

---

*) Obecnie Kontrola Cywilnych Statków Powietrznych (K. C. S. P.).

II. **Przepisy, dotyczące członków załogi statków powietrznych.**

1. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o składzie załogi statku powietrznego, o zakresie obowiązków służbowych członków załogi oraz o rejestrze pilotów,

(Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 6).

2. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 r. o sposobie badania i wymaganych warunkach stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych, o zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych, o składzie komisji egzaminacyjnej i zakresie uprawnień, wypływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) oraz o warunkach udzielania tudzież cofnięcia w terminach ważności upoważnień (licencyj),

(Dz. U.R. P. Nr 35, poz. 323).

III. **Przepisy dotyczące przeszkód wokół lotnisk.**

1. Instrukcja Ministra Poczt i Telegrafów z dn. 12 czerwca 1931 r. o budowie i utrzymaniu linij telegraficznych i telefonicznych oraz budowie anten pobliżu lotnisk,

(Monitor Polski Nr 185, poz. 268).

2. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych z dn. 26 kwietnia 1932 r. o przepisach technicznych na linie elektryczne prądu silnego, Dział IX tych przepisów zawiera postanowienia, dotyczące prowadzenia przewodów wysokiego napięcia w pobliżu lotnisk,

(Monitor Polski Nr 116, poz. 146).

IV. **Przepisy, dotyczące bezpieczeństwa i porządku ruchu lotniczego.**

a) **Bezpieczeństwo ruchu.**

1. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 26 listopada 1928 r. o publicznych wzlotach pokazowych statków powietrznych, uzupełnione rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dn. 27 czerwca 1929 r.,

(Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 8 i Nr 71, poz. 536).

2. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 26 listopada 1928 r. o przepisach bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych,

(Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 10).

3. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 lipca 1929 r. o zarządzeniu wylądowania lub wstrzymania odlotu statków powietrznych,

(Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 445).

b) **sygnalizacja lotnicza.**

4. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 26 listopada 1928 r. o sygnalizacji lotniczej i lotniczych znakach naziemnych,

(Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 9).

c) **lotnicza służba meteorologiczna.**

5. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 11 kwietnia 1929 r. o lotniczej służbie łączności i meteorologicznej,

(Dz. U. R. P. Nr 59, poz. 459).

6. § 13 i 29 ordynacji telegraficznej z dn. 2 marca 1931 r., przesyłanie telegramów urzędowych w sprawach żeglugi powietrznej,

(Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 275 — zmiany: Dz. U. R. P. z 1931 r. Nr 105, poz. 814; z 1933 r. Nr 103, poz. 799; z 1934 r. Nr 109, poz. 962).

d) **lotnicza służba radiotechniczna.***)

7. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 8 maja 1929 r. o lotniczej służbie radioelektrycznej oraz o używaniu aparatów radiotechnicznych na pokładzie statków powietrznych,

(Dz. U. R. P. Nr 59, poz. 460).

8. Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 10 października 1924 r. w sprawie zakładania, utrzymywania i eksploatowania urządzeń radiotechnicznych oraz w sprawie wyrobu sprzętu radiotechnicznego i handlu tym sprzętem,

(Dz. U. R. P. Nr 99, poz. 915 — uzupełnienia: Dz. U. R. P. z 1926 r. Nr 40, poz. 253 i Nr 87, poz. 483; z 1927 r. Nr 63, poz. 559 i Nr 107, poz. 918; z 1932 r. Nr 104, poz. 869).

9. Rozporządzenie Ministra Poczt i Telegrafów z dn. 8 października 1930 r. o służbie radiowej stacyj ruchomych w portach na i nad wodami terytorialnymi polskimi,

(Dz. U. R. P. Nr 87, poz. 862).

10. Przepisy dla stacyj radiotelegraficznych w służbie ruchomej z dn. 10.X. 1931 r.

Dz. Urz. Min. Poczt i Telegrafów z 1931 r. Nr 19).

11. § 3 pkt 3 rozporządzenia Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 1 października 1936 r. radiofonicznych urządzeniach odbiorczych,

(Dz. U. R. P. Nr 78, poz. 548).

e) **przepisy porządkowe.**

12. § 15 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Skarbu z dn. 30 lipca 1931 r. o ograniczeniach w sprzedaży, podawaniu i spożyciu napojów alkoholowych,

(Dz. U. R. P. Nr 73, poz. 595).

f) **przepisy o ruchu lotniczym nad morzem.**

13. Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 28 marca 1930 r. o podnoszeniu bandery przez polskie statki handlowe przy spotykaniu się ze statkami powietrznymi na morzu,

(Monitor Polski Nr 77, poz. 120).

14. Rozporządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 4 października 1935 r. w sprawie instrukcji o prowadzeniu dzienników okrę-

---

*) V dział „Przepisy międzynarodowe" grupa III, punkt 1 „Konwencja telekomunikacyjna".

towych, maszynowych na polskich statkach handlowych — obowiązek zapisywania napotkanych nad pełnym morzem statków powietrznych,

(Pomorski Dziennik Wojewódzki Nr 23, poz. 274).

V. Przepisy, dotyczące stowarzyszeń lotniczych.

1. Okólnik Min. Spraw Zagranicznych Nr 258/25 z dn. 28.XI. 1925 r. w sprawie nadsyłania informacyj z dziedziny lotnictwa dla LOPP.,

(Tom II Zbioru Przepisów konsularnych, poz. 199).

2. Okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Nr 44 z dnia 27 marca 1934 r. o przedstawicielach władz państwowych w zarządach LOPP.,

(Dz. Urz. Min. Spr. Wewn. Nr 9, poz. 81).

VI. Przepisy dotyczące przedsiębiorstw i przewozów lotniczych. *)

a) obowiązki, przywileje i ulgi dla przedsiębiorstw komunikacji lotniczej.

1. Dekret w przedmiocie przymusowego zarządu państwowego z dnia 16 grudnia 1918 r.,

(Dz. Praw Nr 21, poz. 67, — uzupełnienie: Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr 49, poz. 437, ponadto Monitor Polski Nr 65 z 1919 r.

2. Artykuły 1 i 2 pkt 20 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22 marca 1928 r. w sprawie ulg dla przedsiębiorstw przemysłowych i komunikacyjnych,

(Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 329).

3. § 1. punkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 20 grudnia 1928 r. w sprawie wyszczególnienia rodzajów przedsiębiorstw, mających znaczenie państwowe lub charakter użyteczności publicznej,

(Dz. U. R. P. Nr 103, poz. 918).

4. Instrukcja wykonawcza z dn. 12 października 1929 r. w sprawie trybu przyznawania przedsiębiorstwom przemysłowym i komunikacyjnym ulg przewidzianych w rozporządzeniu pod 2 wyżej,

(Monitor Polski Nr 245, poz. 568).

5. Art. 8 ust. (1) pkt 3 ustawy z dn. 22 marca 1933 r. o zarobkowym przewozie osób pojazdami mechanicznymi w obrębie gminy miejskiej,

(Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 273).

6. Art. 14 ust. 6 lit. c) ustawy z dn. 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym z późniejszymi zmianami,

(Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 45, poz. 352).

7. § 21 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 12.V. 1933 r. sprawie wykonania ustawy pod 6 wyżej,

(Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 397).

b) ochrona i ubezpieczenie pracowników komunikacji lotniczej.

8. Art. art. 30 i 31 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 16 marca 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych,

(Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 323).

9. Ustawa z dn. 28 marca 1933 r. o ubezpieczeniu społecznym (v. art. 1 punkt 2 lit. a; art. 17 ust. (1) punkt 2 b); art. 137 ust. 3; art. 179, 180, 198 ust. (1) oraz ust. (2), przez analogię art. 298 ust. (1) punkt 3 oraz art. 300),

(Dz. U. R. P. Nr 51, poz. 396).

10. § 5 ust. (1) oraz Grupa IV lit. c) punkty 47 i 48 i Grupa XV lit f) punkt 257 zał. Nr 1 do rozporządzenia Ministra Opieki Społecznej z dn. 30 grudnia 1933 r. o wysokości składek za ubezpieczenie na wypadek niezdolności do zarobkowania lub śmierci wskutek wypadku w zatrudnieniu lub choroby zawodowej itd.,

(Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr 1, poz. 2).

c) przewozy zabronione lub ograniczone.

11. Art 12, 14 i 16 ustawy z dn. 2 kwietnia 1925 r. o gołębiach pocztowych,

(Dz. U. R. P. Nr 45, poz. 311).

12. §§ 2, 16 i 17 rozporządzenia wykonawczego z dn. 17.XI. 1927 r. do ustawy pod 11,

(Dz. U. R. P. Nr 103, poz. 899).

13. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 17 września 1932 r. w sprawie wykonania art. art. 38 i 50 prawa lotniczego — przewóz i używanie aparatów fotograficznych itp.,

(Dz. U. R. P. Nr 96, poz. 830).

d) propaganda polskiej komunikacji lotniczej.

14. Zarządzenie Min. Spraw Zagranicznych Nr A. III. 4510 w sprawie propagandy polskich linij lotniczych,

(Dz. Urz. Min. Spr. Zagr. z 1931 r. Nr 15, poz. 86).

e) zezwolenie na działalność przeds. lotn. zagranicznego.

15. Zezwolenie na działalność w Polsce przedsiębiorstwa lotniczego francuskiego „Air France",

(Monitor Polski z 1934 r. Nr 113).

VII. Przepisy Sanitarne, dotyczące lotnictwa. *)

1. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 30 października 1928 r. w

---

*) V dział „Przepisy międzynarodowe", grupa I, pkt 3 konwencja normująca odpowiedzialność przewoźnika lotniczego, oraz grupa II punkty 2 — 5 umowy lotnicze komunikacyjne.

*) V. dział „Przepisy międzynarodowe" grupa IV „Umowy sanitarne".

sprawie przepisów sanitarnych, hygienicznych i ratowniczych, dotyczących żeglugi powietrznej (Dz. U. R. P. Nr 95, poz. 842).

2. Okólnik Ministra Spraw Wewnętrznych Nr 34 z dn. 8 lutego 1927 r. o przewozie osób cywilnych sanitarnymi samolotami (Zbiór Zarządzeń Min. Spr. Wewnętrznych, Część I str. 752).

3. Okólnik Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Nr 16 z dn. 3 lutego 1931 r. w sprawie świadectw zdrowia dla statków powietrznych, udających sie do Grecji (Dz. Urz. Min. Spr. Wewn. Nr 2 z 1931 r.).

4. §§ 2 i 4 rozporządzenia Ministra Opieki Społecznej z dn. 9 listopada 1933 r. o dozorze granicznym nad artykułami żywności i przedmiotami użytku, wwożonymi z terenu W. M. Gdańska (Dz. U. R. P. Nr 93, poz. 717).

VIII. **Przepisy pocztowe, dotyczące lotnictwa.**

1. Art. 8 ust. (3), art. 9 ust. (3) i (4). art. 10, art. 11 ust. 1 lit. c, art. 20 ust. 1 i 2 oraz art. 24 ust. 3) ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 63, poz. 481).

2. Rozporządzenie Ministra Poczt i Telegrafów z dn. 3 lutego 1927 r. w sprawie znaczków pocztowych lotniczych (Dz. U. R. P. Nr 12, poz. 98 — wprowadzone ex post do rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 27 sierpnia 1925 r., Dz. U. R. P. Nr 91, poz. 639).

3. Instrukcja Ministra Poczt i Telegrafów w sprawie poczty lotniczej (Dz. Urz. Min. Poczt i Telegrafów z 1928 r. Nr 22, poz. 99, zmieniona częściowo (§ 9) zarządzeniem M. P. i T. Nr 6475/9 z dn. 10.X. 1931 r. Dz. Urz. M. P. i T. Nr 17, poz. 125).

4. Rozporządzenie Ministra Poczt i Telegrafów z dn. 6 czerwca 1932 r. o opłatach za przesyłki lotnicze (Dz. U. R. P. Nr 58, poz. 56).

IX. **Przepisy celne dotyczące lotnictwa.**

1. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 2 lipca 1931 r. o postępowaniu celnym w związku z żeglugą powietrzną przez granicę celną Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. R. P. Nr 78, poz. 620).

2. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 13 stycznia 1932 r. w sprawie zwolnienia od osobnego zabezpieczenia celnego statków powietrznych wprowadzonych na podstawie międzynarodowych książeczek z lotniczymi przepustkami granicznymi (Monitor Polski Nr 15, poz. 19).

3. Okólnik Min. Skarbu z dn. 16.VI. 1932 r. w sprawie przewozu druków propagandy turystycznej zagranicznej (dotyczy i lotniczej) (Monitor Polski Nr 142, poz. 176).

4. Dział XV — Grupa 72 pozycje 1155 — 1158 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 sierpnia 1932 r. o ustanowieniu taryfy celnej przywozowej zawierają opłaty celne przywozowe od statków powietrznych, Dział zaś XIV Grupa 67, poz. 1047 — takież opłaty od silników lotniczych (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 732).

5. Wykładnia Ministerstwa Skarbu w przedmiocie opłat stemplowych od pism, wiążących się z postępowaniem celnym, o którym mowa w rozporządzeniu pod 1 wyżej (Dz. Urz. Min. Skarbu z 1932 r. Nr 36, str. 462, poz. 93—117).

6. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 27 października 1933 r. o prawie celnym — lotnictwa dotyczą art. 22.II, punkty 3 i 10, art. art. 21, 23, 24, 25 punkt 3; art. 39, 57, 103—111 oraz 136 punkt 2 lit. c) (Dz. U. R. P. Nr 84, poz. 610).

7. § 5 p. 10, § 9 lit. f), § 16 p. 10, § 17, § 23 lit. b) i c), § 32 p. 4 i 5, § 34 p. 8, § 47 lit. c), § 61 lit. c), § 88, § 100 p. 1, § 104 ust. (2) lit. c), oraz §§ 179—202 rozporządzenia wykonawczego Ministra Skarbu z dnia 9 października 1934 r. do prawa celnego (Dz. U. R. P. Nr 90, poz. 820).

8. Obwieszczenie Ministerstwa Skarbu z dnia 30 października 1934 r. w sprawie lotnisk celnych (Monitor Polski Nr 250, poz. 317).

9. § 9 pkt 21 i 22 rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 30 listopada 1934 r. o uprawnieniach Dyrektorów Ceł i podziale czynności w Dyrekcjach Ceł (Monitor Polski Nr 290, poz. 399).

X. **Przepisy wojskowe, dotyczące lotnictwa cywilnego.** *)

Art. 5 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 12 listopada 1927 r. o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr 102, poz. 883).

2. Rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych z dn. 6 marca 1930 r. o obowiązku dostarczania samolotów jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 230).

3. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 24.X. 1934 r. o osobistych świadczeniach wojennych (Dz. U. R. P. Nr 95, poz. 858).

4. Art. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1934 r. o wojskowej służbie pomocniczej (Dz. U. R. P. Nr 86, poz. 783).

---

*) V. dział „Przepisy międzynarodowe", grupa III, pkt. 3, konwencja o określeniu napastnika.

5. Ustawa z dnia 15 marca 1934 r. o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej (Dz. U. R. P. Nr 80, poz. 742).

6. Art. 72—75 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. o rzeczowych świadczeniach wojennych (Dz. U. R. P. Nr 95, poz. 859).

7. Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 4 lipca 1936 r. o ustanowieniu Inspektora Obrony Powietrznej Państwa (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 368).

XI. Inne różne przepisy, dotyczące lotnictwa.

a) granica morska Państwa.

1. Art. 5 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 21 października 1932 r. o granicy morskiej Państwa (Dz. U. R. P. Nr 92, poz. 789).

b) paszporty zagraniczne.

2. Art. 13 ust. (2) ustawy z dnia 14 lipca 1936 r. o paszportach (Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 404).

c) prawo karne.

3. Art. 3 i 215 Kodeksu Karnego z dn. 11 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 60, poz. 571).

4. Art. 2 prawa o wykroczeniach z dn. 11 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 60, poz. 572).

5. Art. 5 § 2 pkt 11 przepisów wprowadzających kodeks karny i prawo o wykroczeniach z dn. 11 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 60, poz. 573).

6. § 124 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dn. 15.VI. 1929 r. w sprawie regulaminu wewnętrznego urzędowania sądów apelacyjnych okręgowych i grodzkich w sprawach karnych (Dz. U. R. P. Nr 42, poz. 352).

d) prawo cywilne.

7. Art. 156 kodeksu o zobowiązaniach z dn. 27 października 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr 82, poz. 598).

e) prawo handlowe.

8. Art. 614 kodeksu handlowego z dn. 27 lipca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 57, poz. 502).

f) prawo przemysłowe.

9. Art. 2 ust. 1 pkt 5 i art. 8 pkt 5 prawa przemysłowego z dn. 7 czerwca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr 53, poz. 468).

10. § 122 rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 29 marca 1932 r. o wykonaniu ustawy z dn. 15.VII. 1925 r. o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. Nr 40, poz. 406).

g) ochrona wynalazków lotniczych. *)

11. Art. 31 lit. b) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 22 marca 1928 r. o ochronie wynalazków, wzorów i znaków towarowych (Dz. U. R. P. Nr 39, poz. 384).

h) przepisy wywłaszczeniowe.

12. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1934 r. — prawo o postępowaniu wywłaszczeniowym (Dz. U. R. P. Nr 86, poz. 776).

i) przepisy elektryczne.

13. Art. 8 ustawy elektrycznej z dnia 21 marca 1922 r. (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 17, poz. 98).

j) ochrona przeciwogniowa.

14. Art. 7 ust. (2) i art. 22 ust. (3) ustawy z dnia 13 marca 1934 r. o ochronie przed pożarami i innymi klęskami (Dz. U. R. P. Nr 41, poz. 365).

k) materiały pędne.

15. Art. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 marca 1928 r. o podatku od olejów mineralnych (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 252).

16. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 9 marca 1932 r. w sprawie środków napędowych, zawierających związki ołowiu (Dz. U. R. P. Nr 59, poz. 566).

l) lotnictwo wojskowe.

17. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 1 marca 1930 r. normujące sprawę znaków na statkach powietrznych wojskowych (Dz. U. R. P. Nr 17, poz. 129).

18. Rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych z dn. 24.III. 1932 r. w sprawie startowania i lądowania statków powietrznych poza obrębem lotnisk (Dz. U. R. P. Nr 30, poz. 309).

19. § 5 lit. c) rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych z dnia 25 października 1934 r. w sprawie przebywania wojennych okrętów państw obcych na obszarze wód Państwa Polskiego (Dz. U. R. P. Nr 99, poz. 904).

B. Przepisy międzynarodowe.

I. Umowy lotnicze międzynarodowe wielostronne.

1. Konwencja urządzająca żeglugę powietrzną, podpisana w Paryżu dn. 13 października 1919 r. (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 6, poz. 54).

---

*) V. dział „Przepisy międzynarodowe", grupa III, pkt. 4 konwencja o ochronie własności przemysłowej.

2. Protokóły, zmieniające wymienioną w p. 1 konwencję, a mianowicie protokóły: z dn. 27 października 1922 r., 30 czerwca 1923 r., 15 czerwca 1929 r. i 11 grudnia 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1931 r. Nr 108, poz. 837).

3. Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie, dn. 12 października 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 8, poz. 49).

II. Umowy lotnicze dwustronne.

a) umowy ogólne o żegludze powietrznej.

1. Polsko-austriacka, podpisana w Wiedniu dn. 10 kwietnia 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 63, poz. 512—513).

b) umowy specjalne w sprawie linij komunikacji lotniczej.

2. Polsko-rumuńska, podpisana w Bukareszcie dn. 9 maja 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 93, poz. 725—726).

3. Polsko-francuska, podpisana w Warszawie dn. 2 sierpnia 1930 r. (Dz. U. R. P. z 1931 r. Nr 22, poz. 131—132).

4. Polsko-bułgarska, podpisana dn. 7 kwietnia 1931 r. w Sofii (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 13, poz. 80).

5. Polsko-grecka, podpisana dn. 22 kwietnia 1931 r. w Atenach (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 39, poz. 402).

III. Umowy międzynarodowe wielostronne dotyczące pośrednio lotnictwa.

1. Międzynarodowa konwencja telekomunikacyjna, podpisana w Madrycie dn. 9 grudnia 1932 r. (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 6, poz. 33).

2. Konwencja i porozumienie Światowego Związku Pocztowego w Kairze z dn. 20 marca 1934 r., zawierająca działy postanowień, dotyczących przewozu poczty listowej i paczek pocztowych, drogą powietrzną (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 93, poz. 589).

3. Art. II ust. 1 p. 3 Konwencji o określeniu napastnika, podpisanej w Londynie dn. 3 lipca 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr 93, poz. 712).

4. Art. 5 Konwencji Związkowej Paryskiej o ochronie własności przemysłowej z dn. 20 marca 1883 r., przejrzanej po raz ostatni w Hadze dn. 6 listopada 1925 r. (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 2, poz. 8).

IV. Umowy międzypaństwowe dwustronne dotyczące pośrednio lotnictwa cywilnego.

1. Art. 21 Konwencji sanitarnej polsko-rumuńskiej, podpisanej w Warszawie dn. 20 grudnia 1922 r. (Dz. U. R. P. z 1923 r. Nr 82, poz. 836-7).

2. Art. 22 Konwencji sanitarnej polsko-sowieckiej, podpisanej w Warszawie dn. 7 lutego 1923 r. (Dz. U. R. P. z 1924 r. Nr 13, poz. 111).

3. Art. 19 Konwencji sanitarnej polsko-łotewskiej, podpisanej w Warszawie dn. 7 lutego 1922 r. (Dz. U. R. P. z 1925 r. Nr 63, poz. 442).

4. Art. 23 Konwencji sanitarnej polsko-czeskosłowackiej, podpisanej w Pradze dn. 5 września 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr 107, poz. 629).

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552-00 wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w Kraju:
Rocznie zł 8; półrocznie zł 4; kwartalnie zł 2. Cena numeru gr 50.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 93397. 25.IX.37. 2000.